

14.7.2

GARANTIES DE TARIFS ET PRIX : AUTRES LOGEMENTS

Toutes les universités du plan d’hébergement de Chicago 2016 ont signé des conventions qui réglementent la disponibilité et les tarifs des chambres mais également le prix des services et le coût de location des salles.

14.7.3

HOTELS A CONSTRUIRE

Le plan d’hébergement de Chicago 2016 ne se fonde pas sur des garanties de la part d’hôtels ou autres établissements d’hébergement qui ne seraient pas

encore construits. Chicago 2016 œuvrera avec la direction de tout nouvel hôtel afin d’obtenir la garantie que ses chambres seront disponibles pour les Jeux.

14.8

HEBERGEMENT DES SPECTATEURS

La ville de Chicago occupe une position de leader dans le secteur du tourisme et de l’hôtellerie et le vaste éventail de chambres de qualité qu’elle propose lui a valu maints éloges. Chaque année, plus de 45 millions de visiteurs viennent à Chicago pour profiter de la qualité exceptionnelle de son shopping, de sa gastronomie, de ses institutions culturelles, de ses loisirs, de ses manifestations sportives et de sa vie nocturne. Depuis des décennies, Chicago est l’une des toutes premières destinations du tourisme d’affaires en Amérique du Nord.

Pendant les Jeux, les spectateurs jouiront d’un vaste choix d’établissements et de tarifs. Ils disposeront de plus de 75 000 chambres dans la zone métropolitaine de Chicago qui s’ajouteront aux 40 000 chambres réservées pour les besoins des membres des divers groupes de clients olympiques. En outre, d’ici à 2016, il est prévu la construction d’une centaine d’hôtels représentant 23 000 chambres.

Le secteur hôtelier de Chicago s’est engagé à appliquer des tarifs justes et raisonnables pendant les Jeux. La réputation bien méritée que s’est faite Chicago en tant que leader international du secteur des congrès tient en partie au fait que son secteur hôtelier et touristique fait siennes de telles politiques tarifaires. Veuillez vous reporter à la question 7.3 pour les engagements des responsables du monde des affaires et des principaux acteurs de la vie publique.

LA REGION DE CHICAGO ABRITE PLUS DE 30 COMMUNAUTES ETHNIQUES COMPTANT PLUS DE 25 000 PERSONNES.

L’International Visitors Center de Chicago gère actuellement un programme international d’accueil dans des familles. Le CHICOG œuvrera à l’extension de ce programme d’accueil avec l’International Visitors Center de Chicago afin que des parents d’athlètes ou des visiteurs étrangers puissent en bénéficier pour se loger chez les habitants de la ville.

14.7.2

GUARANTEED RATES AND PRICES: OTHER ACCOMMODATIONS

All universities participating in Chicago 2016’s accommodation plan have signed guarantee letters that set forth room availability and rates, as well as price controls for services and function room space.

14.7.3

HOTELS TO BE CONSTRUCTED

Chicago 2016’s accommodation plan does not rely on guarantees from hotels or other forms of accommodation that have yet to be constructed. Chicago 2016 will work

with the management of any new hotels in the Chicago metropolitan area to secure their rooms for the Games.

14.8

ACCOMMODATIONS FOR SPECTATORS

Chicago is a leader in the global hospitality industry and has earned well-deserved accolades for its wide array of quality accommodations. Each year, more than 45 million people come to the city to experience its world-class shopping, dining, cultural institutions, entertainment, sporting events and nightlife. Chicago has been one of the premier convention destinations in North America for decades.

Spectators will have a generous selection of hotels and price levels to choose from for the Games. More than 75,000 rooms in the Chicago metropolitan area will be available for spectators during the Games, after providing for the accommodations needs of the 40,000 members of the Olympic client groups. In addition, more than 100 hotels with 23,000 rooms are planned to be constructed by 2016.

Chicago’s hospitality industry is committed to fair and reasonable pricing during the Games. The city’s well-deserved reputation as a world-class leader in the convention industry is based in part on a hospitality community that supports such pricing policies. Please refer to question 7.3 for assurances by civic and business leaders.

THE CHICAGO AREA IS HOME TO 30 ETHNIC GROUPS WITH POPULATIONS OF MORE THAN 25,000.

Chicago’s International Visitor Center currently operates an international home stay program. CHICOG will work with the Chicago International Visitor Center to expand the existing home stay program in order to provide housing opportunities to athlete family members and international guests with local residents.

14.9

PRESENCE D'UN VASTE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC

Le concept global de Chicago 2016 pour les Jeux fait un complet usage du vaste réseau de transport public de la ville.

TOUS LES HOTELS SITUES DANS UN RAYON DE 8 KM PAR RAPPORT A L'ANNEAU OLYMPIQUE SONT BIEN DESSERVIS PAR LES ITINERAIRES DES BUS ET DES TRAINS.

La superposition d'un réseau de bus et de navettes olympiques sur le réseau de transport public permettra d'avoir une liaison entre les stations et arrêts de transport public et les sites de compétition ou de manifestations. Le système de transport public fonctionnera 24 heures sur 24 pendant les Jeux, ce qui garantira aux spectateurs et à ceux qui feront la fête de rentrer sans encombre à leur lieu d'hébergement. En outre, 100 % des bus de la ville sont actuellement accessibles aux handicapés et la régie des transports de Chicago, la Chicago Transit Authority, vise à rendre également accessibles toutes les gares ferroviaires et stations, d'ici à 2016 ; cet engagement garantit que tous les spectateurs pourront emprunter les transports publics

pour se déplacer dans la ville et aller voir les épreuves et manifestations olympiques ou paralympiques.

Les spectateurs hébergés en dehors de la ville disposeront de tout un éventail d'options pour leur transport. Le réseau ferré régional permet des déplacements à grande vitesse ; il dispose de parkings de délestage où les gens peuvent laisser leur voiture pour se rendre en ville par le train. Les hôtels du plan de Chicago 2016 sont regroupés en grappes dans des zones périphériques au centre-ville, ce qui ouvre un certain nombre d'options pratiques et efficaces pour le transport. Les restaurants et entreprises des alentours de ces hôtels contribueront à créer une ambiance festive, quel que soit le lieu d'hébergement des visiteurs.

Les liaisons ferroviaires sont disposées en étoile depuis le centre de la ville et s'étendent dans toute la région du Midwest des Etats-Unis, permettant ainsi à plus de 66 millions de personnes de se rendre à Chicago dans la journée, en train ou en voiture. Ce réseau aura pour effet que le spectacle olympique ne sera pas l'apanage des seuls habitants de la ville de Chicago, mais il permettra à toute la région d'en bénéficier.

14.9

AN EXTENSIVE PUBLIC-TRANSPORT NETWORK

Chicago's overall concept for the Games takes full advantage of the city's expansive public-transport network.

ALL OF THE HOTEL ROOMS WITHIN THE 8 KM OLYMPIC RING ARE WELL SERVED BY BUS AND TRAIN ROUTES.

An Olympic transport overlay, consisting of buses and shuttles, will bridge the gap between public-transport stations and competition and noncompetition venues. The public-transport system will operate 24 hours a day during the Games, ensuring that spectators and revelers will always be able to secure safe passage to their quarters. In addition, 100 percent of the city's buses are currently accessible, and the Chicago Transit Authority (CTA) aims to make all train stations accessible to people with disabilities by 2016. This commitment will ensure that all spectators will be able to use public transport to travel throughout the city for Olympic and Paralympic events.

Spectators staying in accommodations outside of the city will be able to take advantage of a variety of transport options. The regional rail system provides high-speed transit and includes facilities where people can park their cars and ride trains into the city. Chicago 2016's plan clusters hotels in areas beyond the city center, facilitating a number of convenient and efficient transportation options. Nearby restaurants and businesses will help create a festive atmosphere regardless of where people choose to stay.

Rail lines radiate from the center of Chicago and extend throughout the Midwest region of the United States, allowing more than 66 million people to be within a day's travel by road and rail. This network will allow the Olympic spectacle to reach far beyond Chicago's city limits and involve the entire region.

14.10

AUTRES POSSIBILITES D'HEBERGEMENT

Dans la région métropolitaine de Chicago, les spectateurs disposeront de plus de 75 000 chambres d'hôtel et de 13 000 lits dans des résidences universitaires. Etant donné que les visiteurs auront le choix entre ces différentes solutions d'hébergement, le plan de Chicago 2016 ne prévoit pas d'autres types de logements.



Chicago offre à ses visiteurs une profusion d'options de haute qualité pour se loger.

An abundance of high-quality accommodation options exist for visitors to Chicago.

14.10

ADDITIONAL ACCOMMODATIONS

In the Chicago metropolitan area, more than 75,000 hotel rooms and 13,000 beds in university housing will be available for spectators. Since visitors will be able to choose among these lodging options, Chicago 2016's plan does not call for the use of other types of accommodation.



Les deux aéroports de Chicago sont reliés au centre-ville par un moyen de transport rapide.

Both of Chicago's airports are connected by rapid transit to the city's center.

TRANSPORT
TRANSPORT

15

Un transport sûr, facile et rapide pour tous les membres de la famille olympique, s'appuyant sur un éventail d'options modales et de points d'accès, telle est la priorité suprême du plan de Chicago 2016.

Pendant les Jeux, les athlètes et la famille olympique se déplaceront en empruntant un réseau de voies olympiques.

Le système de transport sera souple afin de répondre aux exigences particulières de tous les groupes de clients.

S'inscrivant dans le concept des Jeux bleus-verts, la totalité du parc automobile du CHICOG utilisera des carburants à faible teneur en carbone ; en outre, tous les sites disposeront, à proximité, d'un arrêt ou d'une station des transports publics.

Le commandement des transports olympiques intégrera tous les services de transport — public et du CHICOG — et supervisera la gestion de la circulation et les interventions d'urgence par le biais de l'autorité spécialisée que possède la ville.

15.1

STRATEGIE POUR LES TRANSPORTS OLYMPIQUES

Outre le souhait de permettre une circulation sans entraves, à Chicago, l'objectif principal de la stratégie de Chicago 2016, pour le transport lors des Jeux Olympiques et des Jeux Paralympiques, est de fournir à l'ensemble des groupes constitutifs des services sûrs, fiables et efficaces, conformément aux priorités olympiques habituelles.

Cette stratégie s'appuie sur un certain nombre d'éléments :

- un village olympique en plein centre, grâce auquel 90 % des athlètes seront à un maximum de 15 minutes (46 % à un maximum de 5 minutes) des sites de compétition
- toutes les personnes accréditées pourront emprunter gratuitement les transports publics entre le jour de l'ouverture du village olympique et le troisième jour suivant la cérémonie de clôture
- des sites de festivités et manifestations dans un environnement propice à la marche à pied pour faciliter la dispersion de la foule et réduire les pointes de la demande en transport
- des programmes globaux destinés à réduire la circulation normale pendant les Jeux

- des navettes reliant les grappes de sites entre elles pour garantir la facilité des déplacements
- des services de bus et de métros/trains améliorés et souples pour absorber les pointes de la demande
- des essais et exercices complets pour les systèmes, formation et répétitions complètes pour les chauffeurs et le personnel des transports
- une intégration totale du principe d'accessibilité dans le plan des transports

Les Jeux Olympiques représentent, pour toute ville, des défis très particuliers et importants en matière de transport. La riche tradition des festivals de centre-ville que possède Chicago lui a fourni des années d'expérience : elle sait déplacer efficacement des centaines de milliers de personnes entre les différents quartiers et les parcs et rivages où seront aménagés les sites en 2016.

Certes, cette expérience n'est pas aussi complexe que le transport lors des Jeux, mais elle a servi de base à la modélisation poussée des flux de piétons et de véhicules qui a déjà été réalisée pour le projet de Chicago 2016.

Chicago 2016 est conscient que l'expérience des Jeux commence et finit avec le transport. Ses projets pour le transport et pour les sites ont été conçus dans le but de réserver une expérience positive à chaque groupe constitutif.

Safe, easy and quick transport for all members of the Olympic Family, enabled by multiple transport options and access points, is the top priority in Chicago 2016's transport plan.

Athletes and the Olympic Family will travel on an extensive network of Olympic Lanes during the Games.

The transport system will be flexible to meet the unique demands of all client groups.

As part of the Blue-Green Games, all CHICOG vehicles will run on low-carbon fuels, and all venues will be near existing public-transport terminals.

The Olympic Transport Command will integrate all public and CHICOG transport services and oversee traffic management and emergency response through the city's experienced Traffic Management Authority.

15.1

OLYMPIC TRANSPORT STRATEGY

The primary objective of the Chicago 2016 Olympic and Paralympic transport strategy is to provide all constituent groups with safe, reliable and efficient transport services, in accordance with established Olympic priorities, and to keep Chicago moving.

This strategy is enabled by a number of factors:

- a central Olympic Village placing 90 percent of athletes within 15 minutes — and 46 percent within 5 minutes — of competition venues
- all accredited persons provided free public transport from the opening of the Olympic Village to three days after the Closing Ceremony
- celebration sites and a pleasant walking environment to disperse crowds and lessen peak demand
- comprehensive programs to reduce background traffic during the Games
- intercluster shuttles to guarantee ease of movement between venues
- enhanced and flexible rail and bus service to accommodate peak demand
- thorough training, testing and rehearsing of systems, drivers and transport staff
- full integration of the principles of accessibility into the transport plan

The Olympic Games present unique and significant transport challenges to any city. Chicago's rich history of downtown festivals has provided years of experience in effectively and efficiently moving hundreds of thousands of people to and from the central city parks and waterfront locations, which will serve venues in 2016. While by no means as challenging as transport for the Games, this experience has provided the foundation for the in-depth pedestrian and traffic flow modeling already completed for the Chicago 2016 plan.

Chicago 2016 understands that the Games experience begins and ends with transport. Its transport and venue plans have been developed to ensure a positive experience for every constituent group.

Chicago's consolidated and compact venue plan places 21 sports, the Olympic Village and the IBC/MPC along Lake Shore Drive, a magnificent thoroughfare on the shores of Lake Michigan. An additional 4 sports will take place within the Olympic Ring. Venues have been proposed near existing public-transit lines and high-capacity roadways, maximizing the use of existing infrastructure and eliminating the need for any new lines or roads. Thorough pedestrian and vehicle flow modeling will ensure the safe, efficient movement of all constituent groups.

Le plan compact des sites de Chicago place 21 sports, le village olympique et le CIRTV / CPP le long de Lake Shore Drive, une artère magnifique qui longe les rivages du lac Michigan. Quatre autres sports verront leurs épreuves se dérouler à l'intérieur de l'anneau olympique. L'implantation des sites a été prévue à proximité des lignes de transport public existantes et des artères à grande circulation, afin de profiter au maximum des infrastructures déjà en place et de supprimer la nécessité d'ajouter des lignes ou des routes nouvelles. Grâce à une modélisation poussée des flux de piétons et de véhicules, les déplacements de tous les groupes constitutifs se feront dans la sécurité et l'efficacité.

Des voies olympiques relieront les sites, constituant un réseau exclusif de plus de 590 km, et permettront une circulation libre et sûre aux véhicules de la famille olympique et aux navettes des spectateurs.

Pour se rendre sur les sites, tous les employés et tous les spectateurs emprunteront les transports publics qui seront complétés par le réseau olympique de transport. Les personnes accréditées ou titulaires d'un billet pour des épreuves pourront emprunter les transports publics et les navettes des Jeux.

Les spectateurs ne disposeront — ni n'auront besoin — d'aucun parking sur les sites. Les spectateurs et la main-d'œuvre des Jeux emprunteront les liaisons ferroviaires — train et métro — qui les déposeront dans des stations situées, pour la plupart, à moins de 2 km des sites de compétition. Pour acheminer les spectateurs et la main-d'œuvre des Jeux des gares ferroviaires aux sites, un parc de bus olympiques à faible émission circulera sur les voies olympiques. Les gares seront aussi reliées aux sites par des voies piétonnières accessibles aux handicapés, ce qui complètera le système de navettes. Les grappes de sites seront desservies par des navettes suivant un itinéraire en boucle et empruntant les voies olympiques.

L'arrivée et surtout le départ des personnes sur les sites seront facilités par le positionnement stratégique des sites de festivités et par leur implantation au milieu des parcs et sur les rivages du lac. Nombre de spectateurs

s'attarderont avant de regagner les transports publics, ce qui aura pour effet de faciliter le départ des personnes plus pressées. Les employés et les spectateurs se rendant sur les sites depuis l'extérieur de la ville utiliseront les parkings de délestage à partir desquels des navettes les conduiront aux gares puis, à leur arrivée, directement aux sites.

Pour éviter de faire subir des embouteillages à la circulation olympique et à la circulation quotidienne habituelle, il sera fait appel à des stratégies proactives et éprouvées d'information du public. Le CHICOG coopèrera avec le monde de l'entreprise pour encourager l'adoption d'horaires de travail aménagés, du télétravail et de dates modifiées pour les congés, afin de réduire la circulation non olympique dans la ville. En outre, en coopération avec l'autorité chargée de superviser la circulation, le CHICOG planifiera et gèrera avec soin le flux des véhicules dans les zones urbaines où seront aménagés les sites. Faisant usage d'un modèle adopté avec succès lors de grands projets d'aménagement des transports à Chicago, le commandement des transports olympiques communiquera, bien avant les Jeux, des renseignements sur les voies destinées aux piétons, les restrictions du stationnement et les travaux sur les voies. Une signalétique olympique complète, des kiosques et des ambassadeurs volontaires communiqueront les dernières informations aux usagers afin qu'ils prennent plaisir à se déplacer sans devoir se demander s'ils arriveront à l'heure à leur destination.

Le CHICOG consacrera des ressources abondantes pour répondre aux besoins en transport des Jeux. Chicago accueille des femmes et des hommes originaires de plus de 187 pays et le parc de véhicules T1 à T3 du CHICOG bénéficiera d'un personnel multilingue, ayant une connaissance approfondie — et vérifiée — de la ville et du projet des Jeux. Des véhicules seront spécialement disponibles pour faire face rapidement à tout imprévu. Les parkings des véhicules autorisés seront disposés commodément et auront une capacité appropriée. Pour faire face à la demande accrue en transport par train ou métro, Chicago en augmentera la fréquence pendant la période des Jeux.

régulièrement pour élaborer et affiner le plan de transport olympique de Chicago. Si Chicago devait être choisie pour accueillir les Jeux, la planification des transports se poursuivrait, prenant la forme d'une action coordonnée réalisée par des personnes qui se connaissent déjà bien et ont conscience des exigences particulières de la tâche à réaliser.

Olympic Lanes will connect venues and provide free-flowing, safe transport for Olympic Family vehicles and spectator shuttles on a network of more than 590 km of dedicated roadways.

All workforce and spectators will travel to venues via public transport significantly enhanced by a Games overlay transport system. Accredited persons and ticket holders will have access to public transport and Games shuttles.

Spectator parking will not be provided — or needed — at venues. Spectators and the Games workforce will use rail transit, with most stations less than 2 km from competition venues. A fleet of low-carbon Olympic bus shuttles will use Olympic Lanes to move spectators and the Games workforce from rail stations to venues. Accessible pedestrian-only promenades will also link rail stations to venues to augment the shuttle system. Bus shuttle loops will use Olympic Lanes to provide convenient transport between venue clusters.

Venue loading and especially unloading will be aided by the strategic placement of celebration sites as well as the park and lakefront setting of venues. Many spectators will delay a return to the transport system and increase the effectiveness of venue departures for those on more pressing schedules. Workforce and spectators traveling to venues from outside the city will use park and ride lots, with bus shuttles providing service to rail stations and directly to venues.

Proactive, proven public-information strategies will be used to keep Olympic and everyday traffic moving. CHICOG will work with the business community to promote adjusted work hours, telecommuting and vacation policies in order to reduce background traffic. In partnership with the Traffic Management Authority, CHICOG will also carefully plan and manage traffic.

15.2 TRANSPORT AUTHORITIES

The Olympic Transport Command will oversee all airport, rail, bus and road operations within the Olympic theater during the Games. Members of agencies represented on the command have worked together previously on major events and meet regularly to develop and refine Chicago's Olympic transport plan. Should Chicago be chosen to host the Games, transport planning will continue in a coordinated effort among personnel already familiar with one another and the unique demands of this assignment.

Employing a model used successfully in Chicago's major transport reconstruction projects, the Olympic Transport Command will communicate information on pedestrian corridors, parking restrictions and road reconfigurations well in advance of the Games. Comprehensive Games signage, kiosks and volunteer ambassadors will update users of the transport system so they can enjoy their travel experience rather than worry about reaching their destination on time.

CHICOG will dedicate ample resources to meet the transport needs of the Games. Chicago is home to people from more than 187 countries, and CHICOG's T1-T3 fleet will utilize multilingual staff with thorough, tested knowledge of the city and the Games plan. Contingency vehicles will be available to respond rapidly should unforeseen issues occur. Parking for permitted vehicles will be conveniently located with appropriate lot capacity. To meet the heightened demand for rail transport, Chicago will increase the frequency of train cars during the Games period.

Table 15.6 outlines the authorities responsible for planning, financing and constructing new and upgraded transport infrastructure. The relevant authorities have guaranteed all projects.

CHICOG's director of Transport will establish and oversee an Olympic Transport Policy Group and an Olympic Transport Working Group. The member agencies of the Olympic Transport Command will serve on the policy group and appoint representatives to the working group.

15.2 AUTORITES CHARGEES DES OPERATIONS DE TRANSPORT

Le commandement des transports olympiques supervisera toutes les opérations — transport aérien, trafic ferroviaire, circulation routière, réseau d'autobus — à l'intérieur du « théâtre des opérations » des Jeux. Les membres des agences représentées au sein de ce commandement ont déjà travaillé ensemble lors de grandes manifestations passées et ils se réunissent

Le tableau 15.6 indique les autorités responsables de la planification, du financement et de la construction d’infrastructures de transport nouvelles ou améliorées. Les autorités concernées ont garanti la totalité des projets.

Le directeur des transports du CHICOG créera et supervisera un groupe chargé de la politique des transports olympiques et un groupe de travail sur les transports olympiques. Les agences membres du commandement des transports olympiques appartiendront au groupe chargé de la politique des transports et nommeront des représentants pour le groupe de travail. Le groupe chargé de la politique des transports élaborera donc des politiques, mais aussi veillera à la disponibilité des ressources et s’assurera que des étapes

cruciales sont effectivement atteintes. Le groupe de travail traduira ces politiques en plans opérationnels, procédures et besoins en ressources ; il s’assurera que tous les systèmes de transport publics et privés soient en phase avec le plan du CHICOG. Le CHICOG recrutera et formera des prestataires de services et des collaborateurs, gèrera son parc, planifiera et exploitera les transports des sites et, aidé par le groupe de travail, réunira les ressources nécessaires pour réaliser le plan de transport.

Au fur et à mesure que les Jeux se rapprocheront, les membres des deux groupes effectueront la transition vers les fonctions qu’ils occuperont au sein du commandement des transports olympiques.

Les tableaux 15.2 illustrant l’organisation des transports se trouvent au dos de cette page. ►

15.3 EXCELLENCE AEROPORTUAIRE

En 2007, les aéroports internationaux O’Hare et Midway que compte Chicago ont été fréquentés par plus de 95 millions de passagers — près du double de l’aéroport de Pékin — et ont vu transiter 1,5 million de tonnes de fret. Leur capacité combinée actuelle dépasse de façon significative les besoins des Jeux Olympiques. L’aéroport O’Hare sera désigné aéroport international des Jeux et accueillera la majorité des vols de la famille olympique. L’aéroport Midway sera un aéroport important pour les correspondances avec les vols intérieurs. D’ici à 2016, les aéroports de Chicago serviront plus de 31 500 passagers à l’heure.

La ville de Chicago a commencé en 2001 le programme de modernisation d’O’Hare qui a pour but de réagencer l’aéroport, d’ajouter des pistes d’atterrissage et d’accroître la superficie des terminaux. Grâce à ce programme, l’efficacité des opérations progressera de 70 % et la demande prévue pour l’aviation à Chicago sera satisfaite jusqu’à l’année 2030.

La phase 1 du projet de 8,28 milliards de dollars sera marquée par le réaménagement des pistes d’atterrissage et des voies de circulation des aéronefs existantes,

l’allongement d’une piste d’atterrissage, la création de deux pistes nouvelles et l’acquisition de nouveaux terrains. En 2008, une piste a été rallongée et une nouvelle piste a été ajoutée. La seconde et dernière phase du programme, dont l’achèvement est prévu pour 2014, comporte deux nouvelles pistes, un terminal nouveau et un système automatique de transport des passagers reliant le nouveau terminal aux terminaux existants.

Transports de surface			
Aéroport	Hôtel du CIO	Village olympique	CIRTV / CPP
Chicago O’Hare	26 km (autoroute) 4 km (artère urbaine)	26 km (autoroute) 10 km (artère urbaine)	26 km (autoroute) 9 km (artère urbaine)
Chicago Midway	11 km (autoroute) 8 km (artère urbaine)	11 km (autoroute) 5 km (artère urbaine)	11 km (autoroute) 4 km (artère urbaine)

Les deux aéroports, O’Hare et Midway sont reliés directement au centre-ville par une liaison ferroviaire.

15.3 DONNEES AEROPORTUAIRES

Catégorie	O’Hare International		Midway International	
	Existant (2008)	Prévu (2016)	Existant (2008)	Prévu (2016)
Nombre de terminaux	4	7	1	1
Nombre de portes d’embarquement internationales	27	36	2	2
Nombre de portes d’embarquement nationales	189	265	43	43
Passagers/heure	21 000	27 400	3 500	4 375
Mouvements/heure	216	274	35	38
Interdiction des vols de nuit	Non	Non	Non	Non

The policy group will establish policies, ensure resource availability and make certain that critical milestones are achieved. The working group will translate these policies into operating plans, procedures and resource requirements and ensure that all public and private transport systems operate in concert with CHICOG’s plan. CHICOG will recruit and train service providers and workforce, manage the OCOG fleet, plan and operate venue-based transport and, with the aid of the working group, marshal the resources necessary to execute the transport plan.

As the Games draw near, members of the policy and working groups will transition to roles in the Olympic Transport Command.

◀ 15.2 Transport organization charts are located behind this page.

15.3 WORLD-CLASS AIRPORTS

Chicago’s O’Hare International Airport and Midway International Airport together handled more than 95 million passengers — nearly twice the number as Beijing’s airport — and 1.5 million metric tons of cargo in 2007. Their current combined capacity significantly exceeds the requirements for the Olympic Games. O’Hare will be designated as the gateway international airport and will handle the majority of flights for the Olympic Family. Midway will serve as an important domestic connection airport. By 2016, Chicago airports will serve more than 31,500 passengers per hour.

The City of Chicago began the O’Hare Modernization Program in 2001 to reconfigure and add runways as well as to supplement terminal space. The program will increase efficiency by more than 70 percent and meet projected aviation demands in the Chicago region through 2030.

Phase 1 of the \$8.28 billion project will reconfigure existing runways and taxiways, extend one runway, create two additional runways and acquire land. One runway was added and another runway was extended in 2008. The program’s second and final phase, scheduled to be completed in 2014, includes two new runways, a new terminal and an automated people mover linking the new and existing terminals.

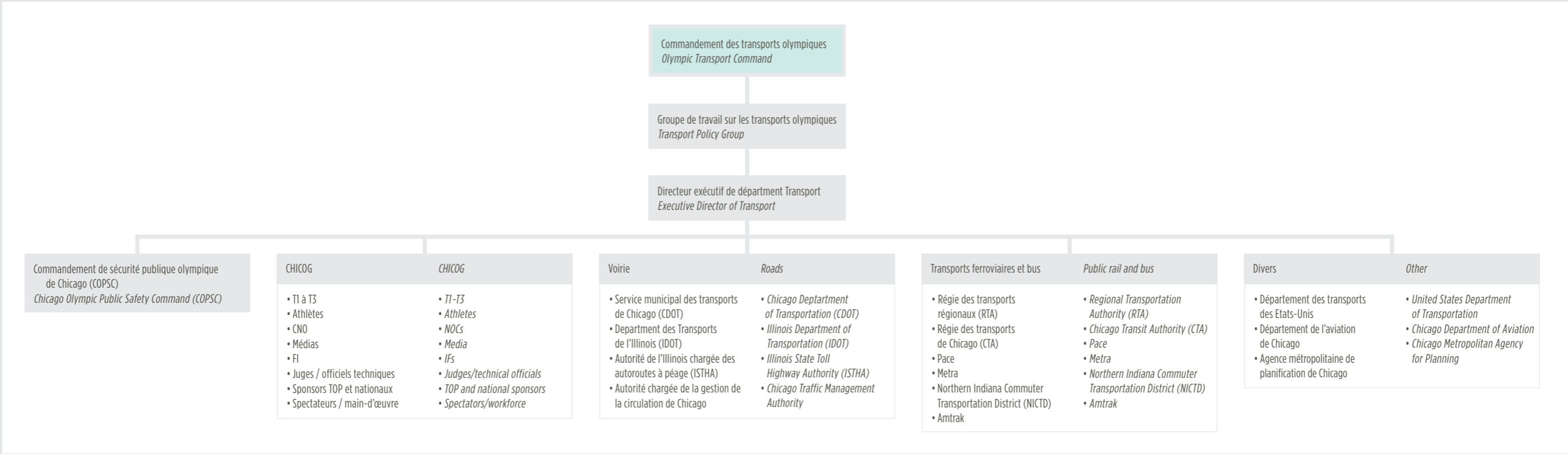
Surface transport			
Airport	IOC Hotel	Olympic Village	IBC/MPC
Chicago O’Hare	26 km (motorway) 4 km (arterial)	26 km (motorway) 10 km (arterial)	26 km (motorway) 9 km (arterial)
Chicago Midway	11 km (motorway) 8 km (arterial)	11 km (motorway) 5 km (arterial)	11 km (motorway) 4 km (arterial)

Both O’Hare and Midway airports have public-transit rail lines linking them directly to the city center.

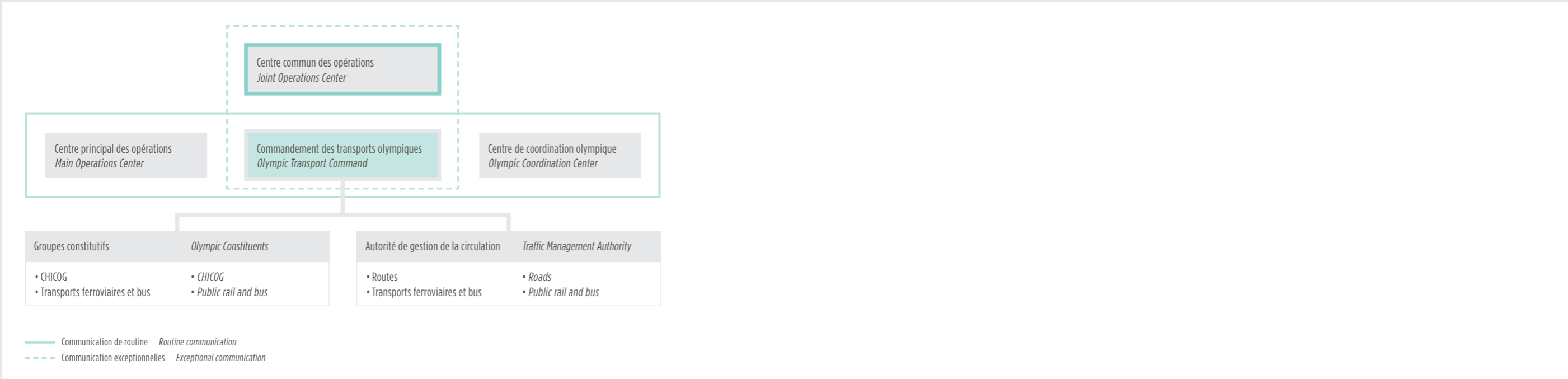
15.3 AIRPORT DATA

Category	O’Hare International Airport		Midway International Airport	
	Existing (2008)	Planned (2016)	Existing (2008)	Planned (2016)
Number of terminals	4	7	1	1
Number of international departure gates	27	36	2	2
Number of national departure gates	189	265	43	43
Passengers/hour	21,000	27,400	3,500	4,375
Runway movements/hour	216	274	35	38
Night flight ban	No	No	No	No

15.2.a PHASE DE PLANIFICATION
PLANNING STAGE



15.2.b PHASE D'EXPLOITATION
OPERATIONS STAGE



— Communication de routine *Routine communication*
- - - Communication exceptionnelles *Exceptional communication*

15.4

RESEAU DE DESSERTES AERIENNES

Actuellement, les aéroports O’Hare et Midway proposent 10 689 vols directs par semaine — 966 vols vers l’étranger et 9 723 vols intérieurs. Le programme de modernisation d’O’Hare aura pour effet d’ajouter 76 portes nouvelles

pour les vols intérieurs et 9 portes pour les vols internationaux, ce qui accroîtra la capacité des terminaux d’O’Hare pour les vols intérieurs et internationaux de 40 et 33 %, respectivement.

15.4 RESEAU DE DESSERTES : 2008 ET 2016
FLIGHT NETWORK: 2008 AND 2016

Continent / région / pays <i>Continent/region/country</i>	Villes desservies <i>Cities served</i>	Nombre de vols hebdomadaires <i>Number of weekly flights</i>	Total
Etats-Unis — vols intérieurs <i>United States</i>	Atlanta <i>Atlanta</i>	266	9,723
	Baltimore <i>Baltimore</i>	126	
	Boston <i>Boston</i>	154	
	Dallas / Fort Worth <i>Dallas/Fort Worth</i>	196	
	Denver <i>Denver</i>	203	
	Détroit <i>Detroit</i>	231	
	Houston <i>Houston</i>	154	
	Los Angeles <i>Los Angeles</i>	189	
	Miami / Ft. Lauderdale <i>Miami/Ft. Lauderdale</i>	168	
	Minneapolis / St. Paul <i>Minneapolis/St. Paul</i>	70	
	New York / Newark <i>New York/Newark</i>	511	
	Pittsburgh <i>Pittsburgh</i>	119	
	Philadelphie <i>Philadelphia</i>	203	
	Phoenix <i>Phoenix</i>	154	
	St. Louis <i>St. Louis</i>	224	
	San Francisco <i>San Francisco</i>	126	
	Seattle <i>Seattle</i>	119	
	Washington, DC <i>Washington, DC</i>	203	
	112 autres villes américaines <i>112 other U.S. cities</i>	6,307	
Canada <i>Canada</i>	Montréal <i>Montreal</i>	91	392
	Ottawa <i>Ottawa</i>	56	
	Toronto <i>Toronto</i>	147	
	Vancouver <i>Vancouver</i>	28	
	Autres villes canadiennes <i>Other Canadian cities</i>	70	
Mexique <i>Mexico</i>	Guadalajara <i>Guadalajara</i>	14	133
	Mexico <i>Mexico City</i>	42	
	Monterrey <i>Monterrey</i>	7	
	Autres villes mexicaines <i>Other Mexican cities</i>	70	
Caraïbes <i>Carribean</i>	Aruba <i>Aruba</i>	7	28
	Grand Caïman, Îles Caïmans <i>Grand Cayman, Cayman Islands</i>	7	
	Montego Bay, Jamaïque <i>Montego Bay, Jamaica</i>	7	
	Nassau, Bahamas <i>Nassau, Bahamas</i>	7	

15.4

FLIGHT NETWORK

Currently, O’Hare and Midway airports offer 10,689 nonstop flights each week — 966 international and 9,723 domestic.

The O’Hare Modernization Program will add 76 domestic gates and 9 international gates, increasing terminal capacity at O’Hare for domestic and international traffic by 40 percent and 33 percent, respectively.

Continent / région / pays <i>Continent/region/country</i>	Villes desservies <i>Cities served</i>	Nombre de vols hebdomadaires <i>Number of weekly flights</i>	Total
Amérique centrale/du Sud <i>Central and South America</i>	Guatemala, Guatemala <i>Guatemala City, Guatemala</i>	7	28
	Liberia, Costa Rica <i>Liberia, Costa Rica</i>	7	
	Punta Cana, République Dominicaine <i>Punta Cana, Dominican Republic</i>	7	
	Sao Paolo, Brésil <i>São Paulo, Brazil</i>	7	
Asie <i>Asia</i>	Pékin <i>Beijing</i>	7	77
	Delhi <i>Delhi</i>	7	
	Hong Kong <i>Hong Kong</i>	7	
	Séoul <i>Seoul</i>	7	
	Shanghai <i>Shanghai</i>	14	
	Tokyo <i>Tokyo</i>	35	
Europe <i>Europe</i>	Amsterdam <i>Amsterdam</i>	14	287
	Bruxelles <i>Brussels</i>	7	
	Copenhague <i>Copenhagen</i>	7	
	Dublin <i>Dublin</i>	14	
	Dusseldorf <i>Düsseldorf</i>	7	
	Francfort <i>Frankfurt</i>	42	
	Istanbul <i>Istanbul</i>	7	
	Cracovie <i>Krakow</i>	7	
	Londres <i>London</i>	84	
	Madrid <i>Madrid</i>	7	
	Manchester <i>Manchester</i>	14	
	Munich <i>Munich</i>	14	
	Paris <i>Paris</i>	21	
	Rome <i>Rome</i>	14	
	Stockholm <i>Stockholm</i>	7	
	Vienne <i>Vienna</i>	7	
	Varsovie <i>Warsaw</i>	7	
Moyen-Orient <i>Middle East</i>	Zurich <i>Zurich</i>	7	
	Amman <i>Amman</i>	7	21
	Dubaï <i>Dubai</i>	7	
	Koweït <i>Kuwait</i>	7	
Total	181	10,689	

15.5
POINT D’ENTREE

L’aéroport O’Hare accueille un vaste éventail de vols internationaux et servira de point d’entrée à la majorité des voyageurs olympiques. Le CHICOG coopérera avec le département fédéral de la Sécurité intérieure au déploiement de personnel à d’autres points d’entrée, pendant la période des Jeux, afin de faciliter l’arrivée de la clientèle des Jeux à Chicago.

Le CHICOG et le gouvernement des Etats-Unis mettront en place une équipe internationale d’assistance à l’arrivée dont le but sera de résoudre tout problème éventuel d’entrée. En outre, le Programme de voyage des responsables olympiques accélérera les procédures de douane et d’immigration pour les responsables olympiques qui se rendent aux Etats-Unis ou y transitent.

15.6
PLAN D’INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT

Le plan des transports s’appuie sur le recours aux voies ferrées et aux routes existantes pour assurer un transport sûr, efficace et fiable, à l’occasion des Jeux Olympiques et des Jeux Paralympiques. Les tableaux 15.6.1 et 15.6.3 indiquent l’infrastructure existante et les projets d’investissement prévus ayant un lien direct avec le

15.5
PORT OF ENTRY

O’Hare airport has an extensive network of international flights and will serve as the port of entry for most Olympic travelers. CHICOG will work with the U.S. Department of Homeland Security to deploy personnel at other strategic ports of entry during the Games period to facilitate the transfer of Games clients to Chicago.

CHICOG and the U.S. government will establish an International Entry Support Team to resolve any entry-related issues that may arise. In addition, the Olympic Leader Travel Program expedites the customs and immigration process for Olympic leaders traveling to or through the United States.

15.6
TRANSPORT INFRASTRUCTURE PLAN

The transport plan is based on the use of existing rail lines and roadways to deliver safe, efficient and reliable transport during the Olympic and Paralympic Games. Tables 15.6.1 and 15.6.3 outline the existing infrastructure and planned capital projects directly relevant to Chicago

2016’s transport program. Chicago 2016 anticipates several enhancements to the transport systems by 2016. All existing infrastructure and planned projects listed in 15.6.1 and 15.6.3 are guaranteed by the responsible agencies.

15.6.1 INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT EXISTANTE, PAS DE CONSTRUCTIONS PERMANENTES NECESSAIRES
EXISTING TRANSPORT INFRASTRUCTURE, NO PERMANENT WORKS REQUIRED

Type d’infrastructure de transport (autoroutes, principales artères urbaines, réseau ferroviaire de banlieue, métro et trains légers)		Longueur (km) + capacité (nombre de voies de circulation ou de voies ferrées) <i>Length (km) + capacity (number of lanes or tracks)</i>		Construction / modernisation <i>Construction/upgrade</i>		<i>Type of transport infrastructure (motorways, major urban arterial network, suburban rail, subway, light rail public transport systems)</i>	
		A l’intérieur de la ville <i>Within city boundary</i>	Entre la ville et les sites extérieurs <i>From city boundary to outlying venues</i>	Date de construction <i>Construction date</i>	Date de modernisation <i>Date of completed upgrade</i>		
1	Autoroutes (voies expresses, autoroutes nationales, rocadés)	123 km / 4–12 voies de circulation <i>lanes</i>	218 km / 4–8 voies de circulation <i>lanes</i>	Variable <i>Various</i>	Variable <i>Various</i>	<i>Motorways (expressways, interstates, highways)</i>	1
2	Autoroutes à péage	—	461 km / 4–10 voies de circulation <i>lanes</i>	Variable <i>Various</i>	Variable <i>Various</i>	<i>Motorways (tollways)</i>	2
3	Principales artères urbaines	719 km / 4–10 voies de circulation <i>lanes</i>	3,135 km / 4–8 voies de circulation <i>lanes</i>	Variable <i>Various</i>	Variable <i>Various</i>	<i>Major urban arterials</i>	3
4	Réseau ferroviaire de banlieue	192 km / 1–4 voies ferrées <i>tracks</i>	593 km / 1–3 voies ferrées <i>tracks</i>	Variable <i>Various</i>	Variable <i>Various</i>	<i>Suburban rail</i>	4
5	Métro, métro aérien, train léger	317 km / 2–4 voies ferrées <i>tracks</i>	44 km / 2 voies ferrées <i>tracks</i>	Variable <i>Various</i>	Variable <i>Various</i>	<i>Subway, elevated and surface rail</i>	5
6	Train de voyageurs	—	3135 km / 1–4 voies ferrées <i>tracks</i>	—	—	<i>Passenger rail</i>	6

15.6.2 INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT EXISTANTE, CONSTRUCTIONS PERMANENTES NECESSAIRES
Aucune infrastructure existante ne nécessite de constructions permanentes.

15.6.2 EXISTING TRANSPORT INFRASTRUCTURE, PERMANENT WORKS REQUIRED
No existing transport infrastructure requires permanent work.

15.6.3 INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT PREVUE
PLANNED TRANSPORT INFRASTRUCTURE

Type d’infrastructure de transport (autoroutes, principales artères urbaines, réseau ferroviaire de banlieue, métro et trains légers)		Source de financement (publique / privée / mixte)	Longueur (km) + capacité (nombre de voies ferrées de circulation ou de voies ferrées) <i>Length (km) + capacity (number of lanes or tracks)</i>			Construction <i>Construction</i>				<i>Source of financing (public/private/joint)</i>	<i>Type of transport infrastructure (motorways, major urban arterial network, suburban rail, subway, light rail public transport systems)</i>	
			A l’intérieur de la ville <i>Within city boundary</i>	Entre la ville et les sites extérieurs <i>From city boundary to outlying venues</i>		Organisme responsable <i>Body responsible</i>	Début <i>Start</i>	Fin <i>End</i>	Coût en 2008 (en millions USD) <i>Cost in 2008 (millions USD)</i>			
7	Programme de modernisation d’O’Hare	Mixte	6 pistes d’atterrissage, diverses pistes de circulation et des terminaux <i>6 airport runways, various taxiways and terminals</i>	—		Département de l’aviation de Chicago / Programme de modernisation d’O’Hare (OMP) <i>Chicago Department of Aviation/O’Hare Modernization Program (OMP)</i>	2003	2014	8,280	<i>Joint</i>	<i>O’Hare Modernization Program</i>	7
8	Projet d’accroissement de la capacité de la Brown Line	Public	15 km / 2 voies ferrées <i>tracks</i>			CTA	2006	2009	530	<i>Public</i>	<i>Brown Line capacity expansion project</i>	8
9	Améliorations alimentation électrique, signaux, communication	Public	—	—		CTA	2006	2013	207	<i>Public</i>	<i>Electrical, signals and communication improvements</i>	9
10	Amélioration des voies et structures	Public	Divers <i>Various</i>	—		CTA	2006	2013	719	<i>Public</i>	<i>Track and structure improvements</i>	10
11	Amélioration des terminus des bus et métros	Public	—	—		CTA	2006	2015	109	<i>Public</i>	<i>Bus and rail terminal facility improvements</i>	11

15.6.3 INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT PREVUE (suite)
PLANNED TRANSPORT INFRASTRUCTURE (continued)

Type d'infrastructure de transport (autoroutes, principales artères urbaines, réseau ferroviaire de banlieue, métro et trains légers)		Source de financement (publique / privée / mixte)	Longueur (km) + capacité (nombre de voies ferrées de circulation ou de voies ferrées) Length (km) + capacity (number of lanes or tracks)			Construction Construction				Source of financing (public/private/joint)	Type of transport infrastructure (motorways, major urban arterial network, suburban rail, subway, light rail public transport systems)	
			A l'intérieur de la ville Within city boundary	Entre la ville et les sites extérieurs From city boundary to outlying venues		Organisme responsable Body responsible	Début Start	Fin End	Coût en 2008 (en millions USD) Cost in 2008 (millions USD)			
12	Amélioration des infrastructures pour l'exercice fiscal 2009	Public	Tout le réseau (impact sur la circulation olympique) Systemwide (impacting Olympic traffic)	—		CDOT	2009	2010	82	Public	2009 fiscal year infrastructure improvements	12
13	Amélioration des infrastructures pour l'exercice fiscal 2010	Public	Tout le réseau (impact sur la circulation olympique) Systemwide (impacting Olympic traffic)	—		CDOT	2010	2011	89	Public	2010 fiscal year infrastructure improvements	13
14	Amélioration des infrastructures pour l'exercice fiscal 2011	Public	Tout le réseau (impact sur la circulation olympique) Systemwide (impacting Olympic traffic)	—		CDOT	2011	2012	54	Public	2011 fiscal year infrastructure improvements	14
15	Amélioration des infrastructures pour l'exercice fiscal 2012	Public	Tout le réseau (impact sur la circulation olympique) Systemwide (impacting Olympic traffic)	—		CDOT	2012	2013	41	Public	2012 fiscal year infrastructure improvements	15
16	Modernisation et amélioration de la station Roosevelt	Public	Station existante Existing station	—		Metra / CDOT	2007	2008	13	Public	Upgrade and improvement to Roosevelt Station	16
17	Station Metra, 35e rue, district Rock Island	Public	Station nouvelle New station	—		Metra	2007	2010	8	Public	Metra Station, 35th Street, Rock Island District	17
18	Modernisation de la ligne ouest d'Union-Pacifc	Public	11 km / 2 voies ferrées tracks	60 km / 2 pistes tracks		Metra	2011	2015	500	Public	Union-Pacific West Line upgrade	18
19	Modernisation de la ligne nord-ouest d'Union-Pacifc	Public	20 km / 2 voies ferrées tracks	85 km / 2 pistes tracks		Metra	2011	2015	400	Public	Union-Pacific Northwest Line upgrade	19
20	Amélioration des voies ferrées	Public	Tout le réseau Systemwide	Tout le réseau Systemwide		Metra	2008	2016	210	Public	Track improvements	20
21	Améliorations structurelles	Public	Tout le réseau Systemwide	Tout le réseau Systemwide		Metra	2008	2016	577	Public	Structural improvements	21
22	Amélioration des signaux	Public	Tout le réseau Systemwide	Tout le réseau Systemwide		Metra	2008	2016	138	Public	Signal improvements	22
23	Amélioration des systèmes électriques	Public	Tout le réseau Systemwide	Tout le réseau Systemwide		Metra	2008	2016	69	Public	Electrical improvements	23
24	Amélioration de la communication	Public	Tout le réseau Systemwide	Tout le réseau Systemwide		Metra	2008	2016	54	Public	Communication improvements	24
25	Modernisation des installations	Public	Tout le réseau Systemwide	Tout le réseau Systemwide		Metra	2008	2016	221	Public	Facilities upgrade	25
26	Equipement	Public	Tout le réseau Systemwide	Tout le réseau Systemwide		Metra	2008	2016	68	Public	Equipment	26
27	Travaux dans la station et sur les parkings	Public	Tout le réseau Systemwide	Tout le réseau Systemwide		Metra	2008	2016	124	Public	Stations and parking work	27
28	Fonctions de soutien	Public	Tout le réseau Systemwide	Tout le réseau Systemwide		Metra	2008	2016	233	Public	Support functions	28
29	Initiative CREATE	Mixte	—	—		Metra / CDOT / IDOT / Association of American Railroads	2007	2017	216	Joint	CREATE initiative	29
30	Ajout d'une voie sur l'I94 / l'I294 — Balmoral au Wisconsin	Privé	—	59 km / 8 voies lanes		ISTHA	2006	2010	1,349	Private	I-94/I-294 lane addition — Balmoral to Wisconsin	30
31	Ajout d'une voie sur l'I294 — US 6 à 95e rue	Privé	—	29 km / 8 voies lanes		ISTHA	2007	2010	532	Private	I-294 lane addition — US 6 to 95th Street	31
32	Réfection du revêtement de l'I294 — 95e rue à Balmoral	Privé	—	36 km / 4 voies lanes		ISTHA	2011	2011	65	Private	I-294 resurfacing — 95th Street to Balmoral	32
33	Réfection du revêtement de l'I90 — Kennedy à Elgin	Privé	—	40 km / 3 voies lanes		ISTHA	2011	2011	154	Private	I-90 resurfacing — Kennedy to Elgin	33
34	Réfection du revêtement de l'Eden's Spur	Privé	—	8 km / 2 voies lanes		ISTHA	2011	2012	15	Private	Edens Spur resurfacing	34
35	Réfection du revêtement de l'I90 — Elgin à Newburg	Privé	—	59 km / 3 voies lanes		ISTHA	2015	2015	188	Private	I-90 resurfacing — Elgin to Newburg	35
36	Tomorrow's Transportation Today — Phase 2 : programme de suppression des embouteillages	Privé	—	130 km / 4-8 voies lanes		ISTHA	2010	2016	1,800	Private	Tomorrow's Transportation Today (Phase 2: Congestion Relief Program)	36

15.6.4 INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT SUPPLEMENTAIRE
Aucune infrastructure de transport supplémentaire n'est nécessaire.

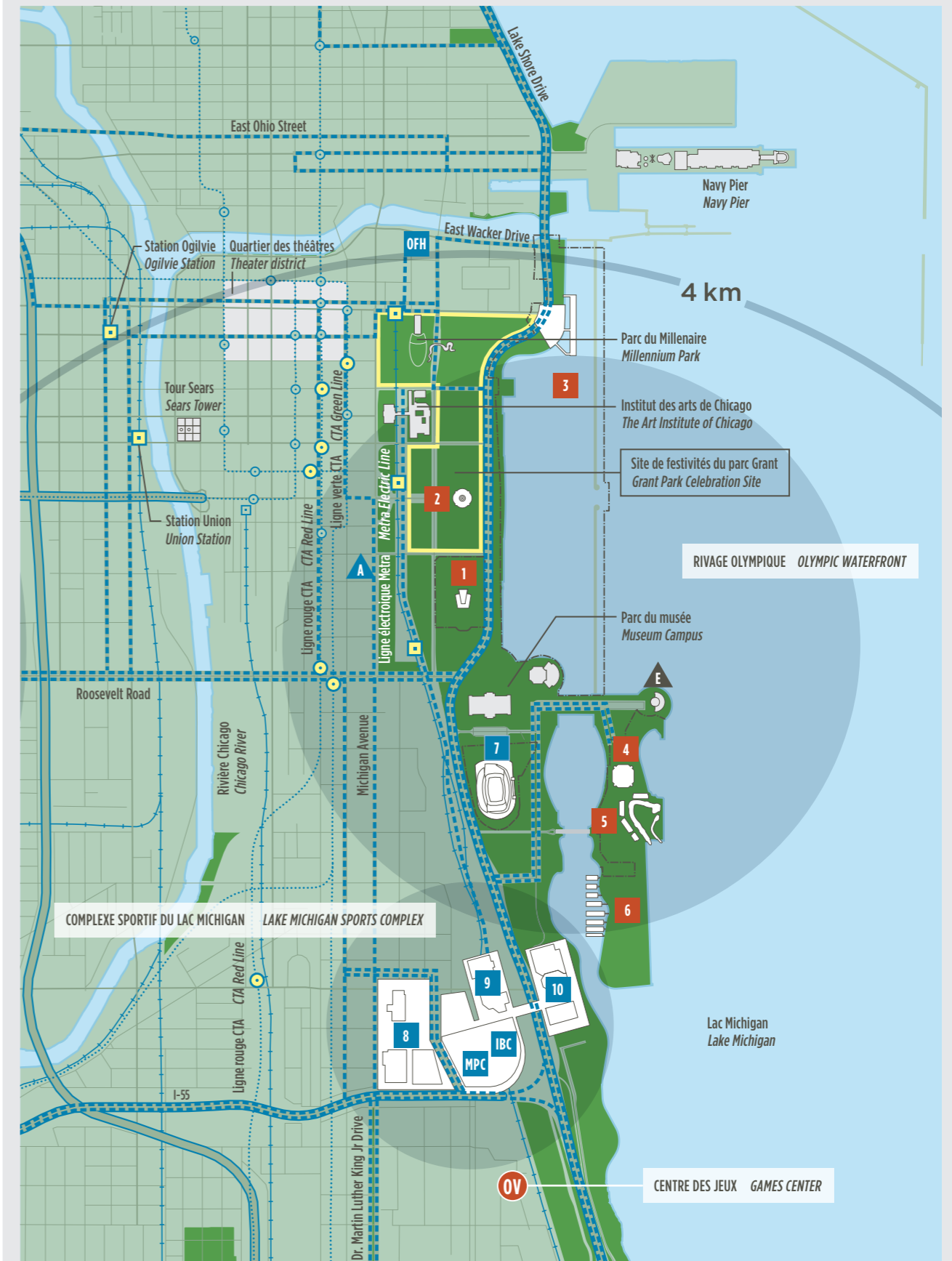
15.6.4 ADDITIONAL TRANSPORT INFRASTRUCTURE
No additional transport infrastructure is necessary.

15.7.1 PLAN B : TRANSPORT
MAP B: TRANSPORT



La légende générale se trouve en troisième de couverture. Pour les détails, consulter le plan B en deuxième de couverture.
General legend can be found on the inside back cover. For venue details, refer to Map B on the inside front cover.

15.7.2 PLAN B.1 : RIVAGE OLYMPIQUE
MAP B.1: OLYMPIC WATERFRONT



La légende générale se trouve en troisième de couverture. Pour les détails, consulter le plan B en deuxième de couverture.
General legend can be found on the inside back cover. For venue details, refer to Map B on the inside front cover.

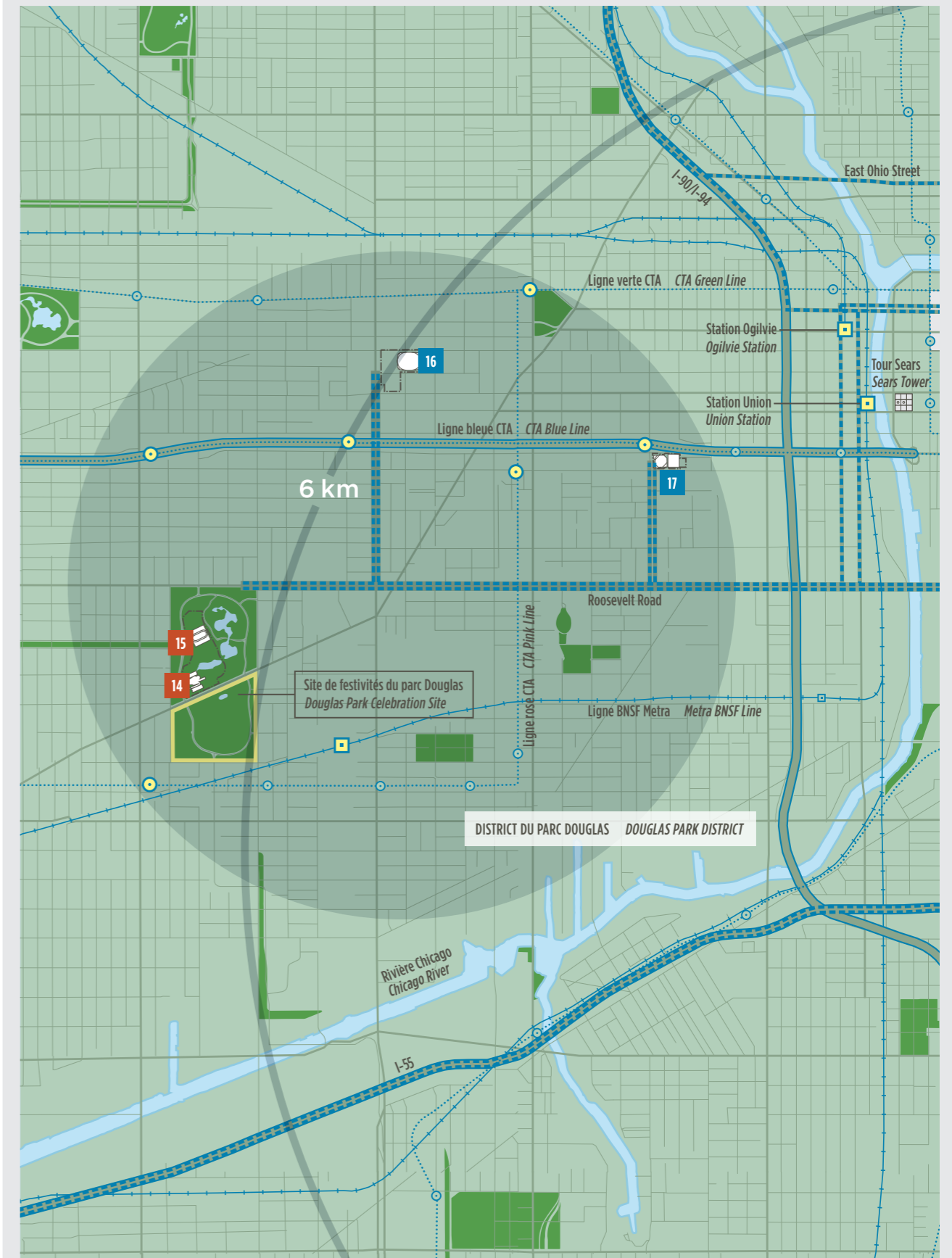
15.7.3 PLAN B.2 : RIVE SUD DU PARC OLYMPIQUE
MAP B.2: SOUTH SHORE OLYMPIC PARK



La légende générale se trouve en troisième de couverture. Pour les détails, consulter le plan B en deuxième de couverture.
General legend can be found on the inside back cover. For venue details, refer to Map B on the inside front cover.

0 1 km

15.7.4 PLAN B.3 : DISTRICT DU PARC DOUGLAS
MAP B.3: DOUGLAS PARK DISTRICT



La légende générale se trouve en troisième de couverture. Pour les détails, consulter le plan B en deuxième de couverture.
General legend can be found on the inside back cover of this volume. For venue details, refer to Map B on the inside front cover.

0 1 km

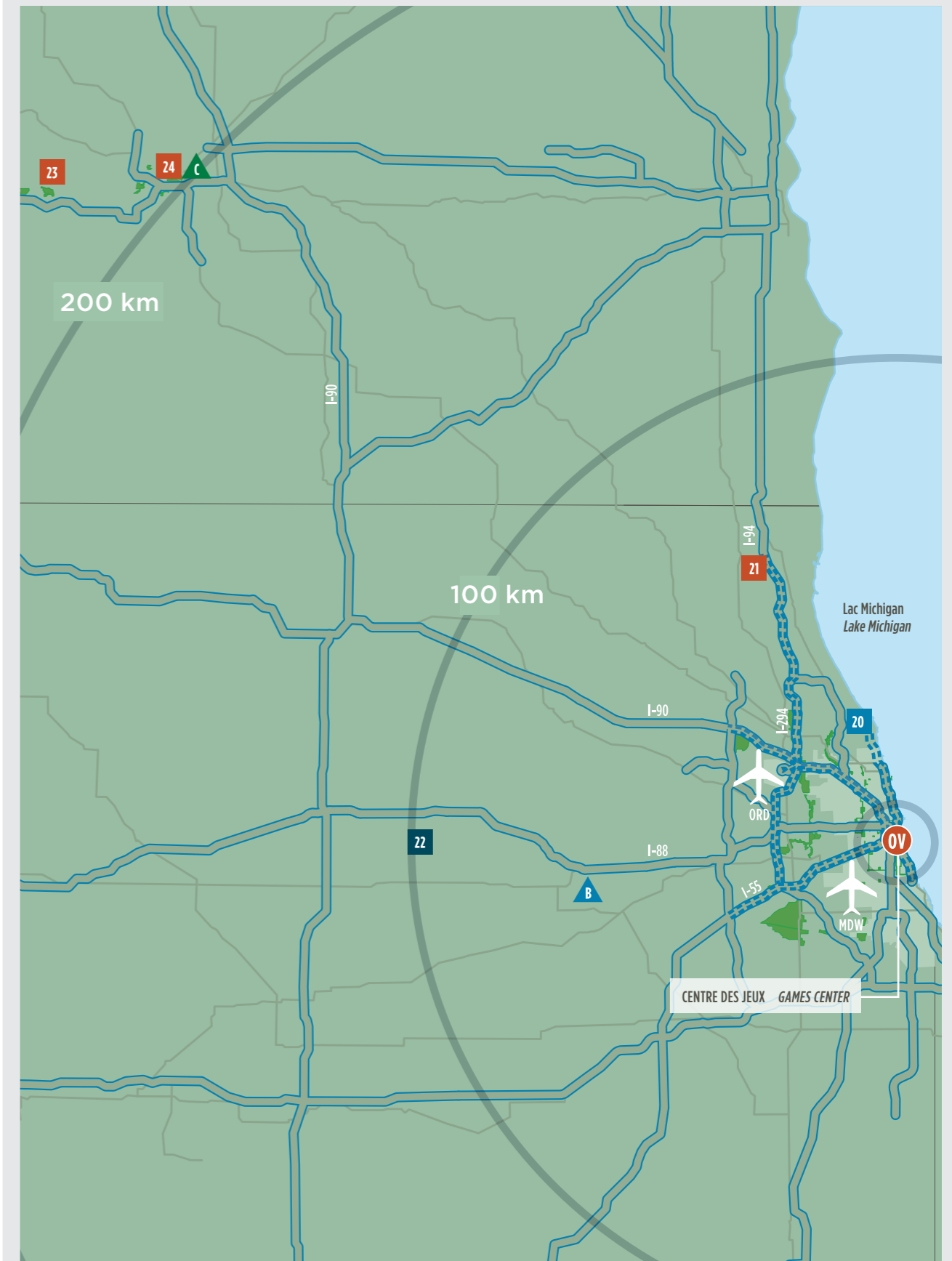
15.7.5 PLAN B.4 : PARC LINCOLN
MAP B.4: LINCOLN PARK



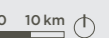
La légende générale se trouve en troisième de couverture. Pour les détails, consulter le plan B en deuxième de couverture.
General legend can be found on the inside back cover. For venue details, refer to Map B on the inside front cover.



15.7.6 PLAN B.5 : SITES SUPPLEMENTAIRES
MAP B.5: ADDITIONAL VENUES



La légende générale se trouve en troisième de couverture. Pour les détails, consulter le plan B en deuxième de couverture.
General legend can be found on the inside back cover. For venue details, refer to Map B on the inside front cover.



15.8
RESEAU ROUTIER PRINCIPAL ET
RESEAU AUTOROUTIER

Le réseau routier du grand Chicago est constitué d'autoroutes à grande capacité, d'artères majeures et de grands boulevards. Les artères de surface de Chicago, disposées en forme de grille, utilisent un système facile de numérotation et couvrent une superficie supérieure à 1 100 km². La grille est reliée à un réseau d'autoroutes à grande capacité disposées en étoile à partir du centre de la cité. La superposition de la grille et de l'étoile offre une souplesse et un choix optimaux pour gérer la circulation lorsque les conditions sont normales, mais aussi lorsque la demande est exceptionnelle.

Chicago a l'expérience de l'utilisation des itinéraires de délestage qu'offre le réseau en grille ; cela permet de faire passer la circulation normale par des itinéraires différents lorsqu'il est nécessaire de compenser la fermeture partielle ou totale de certaines routes. Les autoroutes stratégiques qui desservent les aéroports et les sites olympiques comporteront des voies olympiques aux véhicules autorisés.

Pendant la période des Jeux, le commandement des transports olympiques gérera efficacement la circulation olympique et la circulation ordinaire en adoptant des mesures spéciales pour le réseau routier. Toutes les routes et rues d'importance cruciale pour les transports olympiques seront dotées de voies olympiques pour les véhicules autorisés, ce qui garantira la fluidité de la circulation olympique. La circulation locale qui emprunte ces routes et rues d'ordinaire sera déviée vers les 3 850 km de la voirie de la ville sur lesquelles ne seront pas aménagées de voies olympiques. Ce système a été utilisé avec succès à l'occasion de plusieurs projets de construction différents. Très récemment, lors de la rénovation de l'autoroute Dan Ryan, une autoroute principale à huit voies, d'orientation nord-sud, chaque jour plus de 100 000 automobilistes ont été déviés efficacement vers les rues de la grille.

15.9
AIRES DE STATIONNEMENT PRINCIPALES

Le CHICOG prévoira des aires de stationnement sur les sites pour les véhicules autorisés. Dans des parkings aménagés en dehors du périmètre de sécurité, mais à proximité immédiate des sites, un système fiable de gestion des véhicules en attente réglera la circulation des véhicules autorisés et réduira au maximum les délais d'attente.

Les spectateurs et les employés des Jeux se déplaçant en voiture particulière seront dirigés vers les parkings de délestage placés stratégiquement dans toute la région, ce qui aura pour effet de répartir et de doser leur arrivée au centre des Jeux. Des navettes relieront les sites aux gares ou aux stations de métro et veilleront à ce que ces groupes arrivent facilement et commodément à destination. Les spectateurs ne disposeront pas de parkings sur les sites.

15.8
MOTORWAY AND MAIN ROAD NETWORK

The greater Chicago road network consists of high-capacity motorways, major arterials and boulevards. Chicago's surface arterials, constructed on a grid, follow a user-friendly numbering system and span an area of more than 1,100 km². The grid is connected to a system of high-capacity motorways that radiate from the center of the city. This combination of grid and radial access provides optimal flexibility and redundancy in managing traffic during normal conditions and exceptional demand.

Chicago is experienced at using its redundant routes provided by the grid system to reroute city background traffic in order to compensate for closed or restricted roadways. Strategic highways that serve airports and Olympic venues will offer Olympic Lanes for permitted vehicles.

The OTC will manage Olympic and background traffic efficiently using special road network operations for the Games period. All roads that are critical to Games transport will have Olympic Lanes for permitted vehicles, ensuring the free flow of Olympic travel. Local traffic that ordinarily uses these roads will be directed to the 3,850 km of the city's roads unaffected by Olympic Lanes. This system has been successfully employed during several different construction projects. Most recently, during the reconstruction of the Dan Ryan Expressway, a primary north-south eight-lane motorway, more than 100,000 motorists were efficiently rerouted onto the city's grid each day.

15.9
MAIN PARKING AREAS

CHICOG will provide venue parking for appropriately permitted vehicles. In areas provided outside the security perimeter, a reliable call-up system staged in close proximity to the venues will manage appropriately permitted vehicles, resulting in minimal wait times.

Spectators and Games workforce traveling by car will be directed to park and ride facilities strategically located throughout the region, spreading and metering their delivery to the Games center. Bus shuttles will connect venues to rail stations and ensure that these groups arrive at their destinations easily and conveniently. Spectator parking will not be provided at venues.

15.9 AIRES DE STATIONNEMENT PRINCIPALES
MAIN PARKING AREAS

Tous sites de compétition									All competition venues	
Site	Sport	Capacité d'accueil brute (thème 9) Gross seating capacity (from theme 9)	Emplacement (distance du site) Parking location (distance from venue)		2008		2016		Sport	Venue
					Nombre de voitures Number of cars	Nombre de bus Number of buses	Nombre de voitures Number of cars	Nombre de bus Number of buses		
Complexe sportif du lac Michigan	Badminton	6,000	Sur site On site		722	12	722 ⁽¹⁾	12	Badminton	Lake Michigan Sports Complex
	Basketball (qualifications)	10,000	Sur site On site						Basketball (preliminaries)	
	Escrime	7,500	Sur site On site						Fencing	
	Gymnastique rythmique	6,000	Sur site On site						Gymnastics: rhythmic	
	Haltérophilie	5,000	Sur site On site						Weightlifting	
	Handball	10,000	Sur site On site						Handball	
	Judo	9,800	Sur site On site						Judo	
	Lutte	9,800	Sur site On site						Wrestling	
	Taekwondo	6,000	Sur site On site						Taekwondo	
	Tennis de table	6,000	Sur site On site						Table Tennis	
	Volleyball	15,000	Sur site On site						Volleyball	

Suite page suivante.

(1) Les 722 places de stationnement du complexe sportif du lac Michigan seront attribuées comme il se doit.
(1) The 722 parking spaces for the Lake Michigan Sports Complex will be allocated accordingly.

Continued on the following page.

15.9 AIRES DE STATIONNEMENT PRINCIPALES (suite)

MAIN PARKING AREAS (continued)

Tous sites de compétition (suite)										All competition venues (continued)	
Site	Sport	Capacité d'accueil brute (thème 9) Gross seating capacity (from theme 9)	Emplacement (distance du site) Parking location (distance from venue)		2008		2016		Sport	Venue	
					Nombre de voitures Number of cars	Nombre de bus Number of buses	Nombre de voitures Number of cars	Nombre de bus Number of buses			
Parc olympique de la rive sud	Athlétisme	80,000	Sur site On site		1,000	150	1,000 ⁽¹⁾	150	Athletics	South Shore Olympic Park	
	Natation	20,000	Sur site On site						Aquatics: swimming		
	Natation : natation synchronisée	5,000	Sur site On site						Aquatics: synchronized swimming		
	Natation : plongeon	8,000	Sur site On site						Aquatics: diving		
	Natation : water-polo	10,000	Sur site On site						Aquatics: water polo		
Autres sites										Non-competition venues	
Village olympique	—	—	Sur site On site		—	—	1,100	20	—	Olympic Village	
CIRTV / CPP	—	—	Sur site On site		1,100	—	1,100	20	—	IBC/MPC	
Hôtel de la famille olympique	—	—	Sur site On site		1,000	—	1,000	20	—	Olympic Family hotel	
Dépôts du parc de véhicules du COJO	—	—	Sur site On site		8,000	2,000	8,000	2,000	—	OCOG fleet depots	
Parkings de délestage des spectateurs										Spectator park and ride lots	
Parkings de délestage nord ⁽²⁾	—	—	—		10,000	—	10,000	—	—	Northern park and rides ⁽²⁾	
Parkings de délestage nord-ouest ⁽²⁾	—	—	—		10,000	—	10,000	—	—	Northwestern park and rides ⁽²⁾	
Parkings de délestage ouest ⁽²⁾	—	—	—		10,000	—	10,000	—	—	Western park and rides ⁽²⁾	
Parkings de délestage sud-ouest ⁽²⁾	—	—	—		10,000	—	10,000	—	—	Southwestern park and rides ⁽²⁾	
Parkings de délestage sud ⁽²⁾	—	—	—		10,000	—	10,000	—	—	Southern park and rides ⁽²⁾	
Parkings de délestage périphériques ⁽²⁾	—	—	—		20,000	—	20,000	—	—	Additional park and rides ⁽²⁾	
Sites supplémentaires ⁽²⁾	Equitation	45,000	2 km		—	—	2,500	10	Equestrian	Additional venues ⁽²⁾	
	Tir	3,500	1 km		—	—	1,200	6	Shooting		

(1) Les 1 000 places de stationnement du parc olympique de la rive sud seront attribuées comme il se doit.
(2) Existant, mais pas de liaison par navette en 2008.

(1) The 1,000 parking spaces for South Shore Olympic Park will be allocated accordingly.
(2) Existing but not shuttle connected in 2008.

15.10

RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC

La combinaison du système de navettes olympiques et de 1 146 km de voies permettra d’acheminer les spectateurs et la main-d’œuvre des Jeux vers leur destination. Le réseau ferroviaire transportera 54 % de ces groupes pour les déposer à moins d’un kilomètre de leur site de destination ; 84 % arriveront à moins de 2 km de leur destination. Depuis les gares ou stations, ils seront transportés jusqu’aux sites à bord de navettes empruntant les voies olympiques. En outre, des allées piétonnières prenant correctement en compte les besoins des handicapés relieront les principales gares et stations du centre de Chicago aux rivages du lac Michigan.

Dans le projet de Chicago pour les Jeux, 90 % des épreuves ou manifestations sont desservies par un minimum de deux lignes ferroviaires. Un grand nombre des sites de Chicago 2016 est situé à faible distance à pied des hôtels et des arrêts ou gares des transports publics, ce qui permettra une solution différente et agréable pour se déplacer à l’occasion des Jeux. Les déplacements à bicyclette, toujours appréciés à Chicago, constitueront un complément pratique au plan de transport et des parkings surveillés seront aménagés pour les deux-roues, près des gares ou stations.

15.10

PUBLIC-TRANSPORT NETWORK

Chicago’s Olympic overlay bus shuttle system and 1,146 km of rail will move spectators and Games workforce to their destinations. The rail network will transport 54 percent of these groups to within 1 km of their destination venue and 84 percent within 2 km. From the rail stations, bus shuttles in Olympic Lanes will transport them to venues. Pedestrian-only promenades, with suitable provisions for accessibility, will also link the main rail terminals in downtown Chicago to the lakefront.

In Chicago’s Games plan, 90 percent of the events are served by two or more rail lines. Many of Chicago 2016’s venues are within a short, pleasant walk of hotels and transport stations, offering a reasonable alternative and a great experience in Games travel. Travel by bicycles, always welcome in Chicago, will be used practically to augment the plan through the use of bicycle valet service near rail stations.

Sport	Gare / station principale <i>Primary rail station</i>	km	1ère autre gare / station <i>Alternate rail station #1</i>	km		2e autre gare / station <i>Alternate rail station #2</i>	km	Service de navettes <i>Shuttle Service</i>	<i>Sport</i>
Athlétisme	CTA Green Line	0.53	CTA Red Line	1.30		Metra Electric Line	4.70	Oui Yes	<i>Athletics</i>
Athlétisme : marathon	Metra Electric Line	0.32	CTA Brown/Pink/Orange/Purple Lines	0.97		CTA Red Line	1.13	Oui Yes	<i>Athletics: marathon</i>
Aviron ; natation : eau libre 10 km ; canoë-kayak : eaux calmes	CTA Green/Brown/Purple/ Orange/Pink Lines	1.00	CTA Red Line	1.13		Metra Electric Line	1.80	Oui Yes	<i>Rowing; Aquatics: swimming (marathon 10 km); Canoe/Kayak: flatwater</i>
Badminton ; escrime ; gymnastique rythmique ; taekwondo ; tennis de table	CTA Red Line	0.97	Metra Electric Line	1.70		CTA Orange Line	1.78	Oui Yes	<i>Badminton; Fencing; Gymnastics: rhythmic; Taekwondo; Table Tennis</i>
Basketball (qualifications) ; handball	CTA Red Line	1.46	Metra Electric Line	1.52		CTA Orange Line	2.27	Oui Yes	<i>Basketball (preliminaries); Handball</i>
Basketball (finales) ; gymnastique : artistique, trampoline ; handball (finales)	CTA Blue Line	0.75	CTA Pink/Green Line	1.22		CTA Pink Line	1.94	Oui Yes	<i>Basketball (finals); Gymnastics: artistic, trampoline; Handball (finals)</i>
Boxe	CTA Blue Line	0.41	CTA Pink Line	1.30		—	—	Oui Yes	<i>Boxing</i>
Canoë-kayak : slalom ; voile ; volleyball de plage	Metra Electric Line	1.18	CTA Green/Orange Lines	1.94		CTA Red Line	2.03	Oui Yes	<i>Canoe/Kayak: slalom; Sailing; Volleyball: beach</i>
Cyclisme : sur piste, BMX	CTA Pink Line	2.43	CTA Blue Line	2.59		Metra BNSF Line	2.92	Oui Yes	<i>Cycling: track, BMX</i>
Equitation	Metra Union Pacific North Line	12.64	—	—		—	—	Oui (avec parkings de délestage supplémentaires) <i>Yes (with additional park and ride facilities)</i>	<i>Equestrian</i>
Football	Metra Electric Line	0.58	CTA Green/Orange Lines	1.13		CTA Red Line	1.22	Oui Yes	<i>Football</i>
Haltérophilie ; judo ; lutte ; volleyball	Metra Electric Line	1.80	CTA Red Line	1.94		CTA Orange Line	3.56	Oui Yes	<i>Weightlifting; Judo; Wrestling; Volleyball</i>
Hockey	Metra Electric Line	1.13	CTA Green Line	4.05		CTA Red Line	4.86	Oui Yes	<i>Hockey</i>
Natation : natation, plongeon, natation synchronisée, water-polo	CTA Green Line	0.53	CTA Red Line	1.94		Metra Electric Line	5.35	Oui Yes	<i>Aquatics: swimming, diving, synchronized swimming, water polo</i>
Pentathlon moderne	CTA Purple Line	0.41	Metra Union Pacific North Line	0.42		—	—	Oui Yes	<i>Modern Pentathlon</i>
Tennis	CTA Red Line	1.30	CTA Brown Line	3.56		—	—	Oui Yes	<i>Tennis</i>
Tir	Metra Union Pacific West Line	30.94	—	—		—	—	Oui (avec parkings de délestage supplémentaires) <i>Yes (with additional park and ride facilities)</i>	<i>Shooting</i>
Tir à l'arc	Metra Electric Line	1.36	CTA Green/Brown/Pink/Orange/ Purple Lines	1.62		CTA Red Line	1.78	Oui Yes	<i>Archery</i>
Triathlon	CTA Red Line	1.46	CTA Brown/Purple Lines	2.11		Metra Union Pacific North/Northwest Lines	3.56	Oui Yes	<i>Triathlon</i>

15.11

PARC ET MATERIEL ROULANT

Le système de transport public de Chicago accueille plus de deux millions de voyageurs par jour. Au cours des huit prochaines années, Chicago dépensera 3,55 milliards de dollars pour moderniser son parc et son matériel roulant. Les agences des transports continueront de recevoir des fonds au titre d’initiatives locales, régionales ou nationales destinées à entretenir et améliorer le réseau de transport public. En outre, le CHICOG aura accès au programme fédéral de prêt d’autobus — le Federal Borrowed Bus Program — qui permettra d’augmenter le matériel roulant de Chicago pendant les Jeux.

Le parc d’autobus de Chicago est à 100 % accessible aux handicapés. Soixante-douze pour cent du parc de transport public de la ville est constitué de véhicules à faible émission ; le taux sera porté à 99 % en 2016.

TOUT LE PARC DU COJO SERA
A FAIBLE EMISSION DE CARBONE.

15.11

FLEET AND ROLLING STOCK

Chicago’s public-transport system provides more than two million rides per day. Over the next eight years, Chicago will spend \$3.55 billion to modernize its existing fleet and rolling stock. Transport agencies will continue to receive funds through local, state and federal initiatives to maintain and improve the public-transport system. In addition, CHICOG will have access to the Federal Borrowed Bus Program, which will be used to augment Chicago’s rolling stock during the Games.

Chicago’s transit bus fleet is 100 percent accessible. Seventy-two percent of Chicago’s public-transport fleet is low emission today, and that figure will increase to 99 percent in 2016.

THE ENTIRE OCOG FLEET
WILL BE LOW CARBON.

15.11 PARC ET MATERIEL ROULANT
FLEET AND ROLLING STOCK

Mode	Type	Entité des transports de Chicago <i>Chicago transport entity</i>	Age moyen (en années) <i>Average age of stock (in years)</i>		Passagers par jour <i>Passengers per day</i>			Matériel roulant <i>Stock</i>				% à faibles émissions <i>% low emission</i>		<i>Type</i>	<i>Mode</i>
			2008	2016	2008	2016		2008	2016	Matériel supplémentaire durant les Jeux <i>Additional Games-time stock</i>	Total matériel 2016 <i>Total stock 2016</i>	2008	2016		
Train	Electrique	CTA	24.7	18.0	629,721	681,898		1,190	1,560	—	1,560	100%	100%	<i>Electric powered</i>	<i>Train</i>
Bus	Bus de 18,3 m	CTA	3.8	6.4	1,045,084	1,131,676		292	348	—	348	56%	100%	<i>18.3 – m buses</i>	<i>Bus</i>
Bus	Bus de 12,2 m	CTA	5.5	6.5				1,813	1,912	—	1,912			<i>12.2 – m buses</i>	<i>Bus</i>
Bus	Bus de 9,1 m	CTA	2.0	10.0				45	45	—	45			<i>9.1 – m buses</i>	<i>Bus</i>
Train	Locomotives Diesel	Metra	20.9	27.5	313,850	339,855		144	154	—	154	19%	29%	<i>Diesel locomotive</i>	<i>Train</i>
Train	Voitures remorquées	Metra	19.5	26.1				823	891	—	891	100%	100%	<i>Hauled cars</i>	<i>Train</i>
Train	Electrique	Metra	30.2	3.6				171	181	—	181	100%	100%	<i>Electric powered</i>	<i>Train</i>
Train	Electrique	NICTD	17.4	25.4	14,100	14,700		72	72	—	72	100%	100%	<i>Electric powered</i>	<i>Train</i>
Train	Voitures remorquées	NICTD	16.0	24.0				10	10	—	10	100%	100%	<i>Hauled cars</i>	<i>Train</i>
Bus	Bus de 12,2 m	Pace	7.9	8.0	122,079	132,194		438	124	—	124	9%	100%	<i>12.2 – m buses</i>	<i>Bus</i>
Bus	Bus de 10,7 m	Pace	7.3	—				131	—	—	—			<i>10.7 – m buses</i>	<i>Bus</i>
Bus	Bus de 9,1 m	Pace	0.7	4.5				140	592	—	592			<i>9.1 – m buses</i>	<i>Bus</i>
Bus	Trolley bus	Pace	8.0	—				7	—	—	—			<i>Trolley buses</i>	<i>Bus</i>
Fourgon	Parc de fourgonnettes	Pace	3.0	2.3				775	1,664	—	1,664	70%	100%	<i>Vanpool</i>	<i>Van</i>
Divers	Véhicules de transport adapté	Pace	2.5	2.4				972	1,292	—	1,292	100%	100%	<i>Paratransit vehicles</i>	<i>Various</i>
Train	Locomotives Diesel	Amtrak	12.0	20.0	7,139	7,654		51	51	—	51	0%	0%	<i>Diesel locomotive</i>	<i>Train</i>
Train	Voitures remorquées	Amtrak	21.0	29.0				152	152	—	152	100%	100%	<i>Hauled cars</i>	<i>Train</i>
Train	Voitures auxiliaires	Amtrak	19.0	27.0				107	107	—	107	100%	100%	<i>Ancillary cars</i>	<i>Train</i>

15.12
DISTANCE ET DUREE DE TRAJET : SITES

Le projet de Chicago 2016 a été conçu avec pour objectif de réduire au maximum les durées de trajet pour les principaux groupes constitutifs qui circuleront entre le village olympique, les hôtels, le CIRTV / CPP, les sites de compétition, d’entraînement et les principaux autres sites. En conséquence, 90 % des athlètes seront à un maximum de 15 minutes (46 % à un maximum de 5 minutes) de leurs sites de compétition.

15.12.b DISTANCE ET DUREE DE DEPLACEMENT :
SITES DU FOOTBALL

Site	Distance (km)	Durée de voyage aérien
Los Angeles, Californie	2 827	4h 32'
Minneapolis, Minnesota	539	1h 24'
New York, New York	1 252	2h 11'
Philadelphie, Pennsylvanie	1 098	2h 3'
St. Louis, Missouri	418	1h 15'
Washington, DC	954	1h 48'

Le tableau 15.12.a se trouve au dos de cette page. ►

15.12
DISTANCE AND TRAVEL TIMES: VENUES

Chicago 2016’s Games plan was designed with the objective of minimizing travel times for key constituent groups from the Olympic Village, hotels and IBC/MPC to competition, training and key noncompetition venues. As a result, 90 percent of the athletes will be within 15 minutes or less of their competition venues, with 46 percent 5 minutes or less to their venues.

15.12.b DISTANCE AND TRAVEL TIMES:
FOOTBALL VENUES

Location	Distance (km)	Air travel time
Los Angeles, California	2,827	4h 32m
Minneapolis, Minnesota	539	1h 24m
New York, New York	1,252	2h 11m
Philadelphia, Pennsylvania	1,098	2h 3m
St. Louis, Missouri	418	1h 15m
Washington, DC	954	1h 48m

◀ Table 15.12.a is located behind this page.

Distances en km et temps de trajet en minutes et en bus (sauf indication contraire) <i>All distances in km and journey times in minutes and by bus (unless otherwise noted)</i>	Année <i>Year</i>	Aéroport international O'Hare <i>O'Hare International Airport</i>				Zone des principaux hôtels <i>Main hotel area</i>				Village olympique <i>Olympic Village</i>				Stade olympique <i>Olympic Stadium</i>				Hébergement des médias <i>Media accommodation</i>				CIRTV / CCP <i>IBC/MPC</i>			
		km	Voies réservées <i>Dedicated</i>	Moyenne <i>Average</i>	Hre de pte <i>Peak</i>	km	Voies réservées <i>Dedicated</i>	Moyenne <i>Average</i>	Hre de pte <i>Peak</i>	km	Voies réservées <i>Dedicated</i>	Moyenne <i>Average</i>	Hre de pte <i>Peak</i>	km	Voies réservées <i>Dedicated</i>	Moyenne <i>Average</i>	Hre de pte <i>Peak</i>	km	Voies réservées <i>Dedicated</i>	Moyenne <i>Average</i>	Hre de pte <i>Peak</i>	km	Voies réservées <i>Dedicated</i>	Moyenne <i>Average</i>	Hre de pte <i>Peak</i>
Aéroport international O'Hare <i>O'Hare International Airport</i>	2008	—	—	—	—	30	30	35	40	36	30	45	45	40	35	50	50	29	25	40	40	35	30	45	45
	2016		—	—	—		30	35	40		30	40	45		35	50	50		25	40	40		30	45	45
Zone des principaux hôtels <i>Main hotel area</i>	2008	30	30	35	40	—	—	—	—	7	10	15	15	12	15	20	25	2	5	5	10	7	10	15	15
	2016		30	35	40		—	—	—		10	15	15		15	20	25		5	5	10		10	15	15
Village olympique <i>Olympic Village</i>	2008	36	30	45	45	7	10	15	15	—	—	—	—	6	10	15	15	6	10	10	15	2	5	5	5
	2016		30	40	45		10	15	15		—	—	—		10	15	15		10	10	15		5	5	5
Stade olympique <i>Olympic Stadium</i>	2008	40	35	50	50	12	15	20	25	6	10	15	15	—	—	—	—	10	10	20	20	7	10	15	15
	2016		35	50	50		15	20	25		10	15	15		—	—	—		10	20	20		10	15	15
Hébergement des médias <i>Media accommodation</i>	2008	29	25	40	40	2	5	5	10	6	10	10	15	10	10	20	20	—	—	—	—	6	10	10	15
	2016		25	40	40		5	5	10		10	10	15		10	20	20		—	—	—		10	10	15
CIRTV / CCP <i>IBC/MPC</i>	2008	35	30	45	45	7	10	15	15	2	5	5	5	7	10	15	15	6	10	10	15	—	—	—	—
	2016		30	45	45		10	15	15		5	5	5		10	15	15		10	10	15		—	—	—
Athlétisme <i>Athletics</i>	2008	40	35	50	50	12	15	20	25	6	10	15	15	—	—	—	—	10	10	20	20	7	15	15	15
	2016		35	50	50		15	20	25		10	15	15		—	—	—		10	20	20		15	15	15
Aviron <i>Rowing</i>	2008	31	30	40	45	1	5	5	5	5	5	10	15	14	15	20	25	2	5	5	10	5	5	10	15
	2016		30	40	40		5	5	5		5	10	15		15	20	25		5	5	10		5	10	15
Badminton <i>Badminton</i>	2008	34	30	45	45	7	10	15	15	2	5	5	5	7	10	15	15	6	10	10	15	Sur site <i>On site</i>	—	—	—
	2016		30	45	45		10	15	15		5	5	5		10	15	15		10	10	15		—	—	—
Basketball (qualifications) <i>Basketball (preliminaries)</i>	2008	34	30	45	45	7	10	15	15	2	5	5	5	7	10	15	15	6	10	10	15	Sur site <i>On site</i>	—	—	—
	2016		30	45	45		10	15	15		5	5	5		10	15	15		10	10	15		—	—	—
Basketball (finales) <i>Basketball (finals)</i>	2008	25	30	40	45	5	15	15	25	10	10	15	20	15	15	25	30	5	10	10	15	10	10	15	20
	2016		30	40	45		15	15	25		10	15	20		15	25	25		10	10	15		10	15	20
Boxe <i>Boxing</i>	2008	29	25	35	40	5	10	15	15	7	10	10	15	14	15	15	20	2	5	5	10	6	10	10	15
	2016		25	35	40		15	15	20		10	10	15		15	15	15		5	5	10		10	10	15
Canoë-kayak : eaux calmes <i>Canoe/Kayak: flatwater</i>	2008	31	30	40	45	1	5	5	5	5	5	10	15	14	15	20	25	2	5	5	10	5	5	10	15
	2016		30	40	40		5	5	5		5	10	15		15	20	25		5	5	10		5	10	15
Canoë-kayak : slalom <i>Canoe/Kayak: slalom</i>	2008	32	30	45	50	5	10	10	15	4	5	10	10	11	15	20	20	3	10	10	10	4	5	10	10
	2016		30	45	45		10	10	15		5	10	10		15	20	20		10	10	10		5	10	10
Cyclisme : BMX <i>Cycling: BMX</i>	2008	32	25	35	35	10	15	20	25	12	15	20	25	17	20	30	35	8	20	20	30	12	15	20	20
	2016		25	35	35		15	20	25		15	20	25		20	30	35		20	20	30		15	20	20
Cyclisme sur piste <i>Cycling: track</i>	2008	32	25	35	35	10	15	20	25	12	15	20	25	17	20	30	35	8	20	20	30	12	15	20	20
	2016		25	35	35		15	20	25		15	20	25		20	30	35		20	20	30		15	20	20
Cyclisme sur route <i>Cycling: road</i>	2008	221	—	—	—	251	—	—	—	256	—	—	—	261	—	—	—	250	—	—	—	255	—	—	—
	2016		—	—	—		—	—	—		—	—	—		—	—	—		—	—	—		—	—	—
Cyclisme : VTT <i>Cycling: mountain bike</i>	2008	258	—	—	—	288	—	—	—	293	—	—	—	298	—	—	—	287	—	—	—	292	—	—	—
	2016		—	—	—		—	—	—		—	—	—		—	—	—		—	—	—		—	—	—
Equitation <i>Equestrian</i>	2008	55	40	55	65	79	55	75	85	84	60	80	90	89	65	80	90	79	55	75	85	83	60	75	85
	2016		40	50	55		55	70	80		60	80	85		65	85	95		55	75	85		60	80	85
Escrime <i>Fencing</i>	2008	34	30	45	45	7	10	15	15	2	5	5	5	7	10	15	15	6	10	10	15	Sur site <i>On site</i>	—	—	—
	2016		30	45	45		10	15	15		5	5	5		10	15	15		10	10	15		—	—	—
Football <i>Football</i>	2008	32	30	45	50	4	10	10	15	2	5	10	10	9	10	20	20	2	5	5	10	2	5	10	10
	2016		30	45	45		10	10	15		5	10	10		10	20	20		5	5	10		5	10	10

15.12.a DISTANCES ET DUREES DE TRAJET EN 2008 ET 2016 / SITES DE COMPETITION (suite)
DISTANCE AND TRAVEL TIMES IN 2008 AND 2016 TO COMPETITION VENUES (continued)

Distances en km et temps de trajet en minutes et en bus (à sauf indication contraire) <i>All distances in km and journey times in minutes and by bus (unless otherwise noted)</i>	Année <i>Year</i>	Aéroport international O'Hare <i>O'Hare International Airport</i>				Zone des principaux hôtels <i>Main hotel area</i>				Village olympique <i>Olympic Village</i>				Stade olympique <i>Olympic Stadium</i>				Hébergement des médias <i>Media accommodation</i>				CIRTV / CCP <i>IBC/MPC</i>			
		km	Voies réservées <i>Dedicated</i>	Moyenne <i>Average</i>	Hre de pte <i>Peak</i>	km	Voies réservées <i>Dedicated</i>	Moyenne <i>Average</i>	Hre de pte <i>Peak</i>	km	Voies réservées <i>Dedicated</i>	Moyenne <i>Average</i>	Hre de pte <i>Peak</i>	km	Voies réservées <i>Dedicated</i>	Moyenne <i>Average</i>	Hre de pte <i>Peak</i>	km	Voies réservées <i>Dedicated</i>	Moyenne <i>Average</i>	Hre de pte <i>Peak</i>	km	Voies réservées <i>Dedicated</i>	Moyenne <i>Average</i>	Hre de pte <i>Peak</i>
Gymnastique : artistique, trampoline <i>Gymnastics: artistic, trampoline</i>	2008	25	30	40	45	5	15	15	25	10	10	15	20	15	15	25	30	5	10	10	15	10	10	15	20
	2016		30	40	45		15	15	25		10	15	20		15	25	25		10	10	15		10	15	20
Gymnastique rythmique <i>Gymnastics: rhythmic</i>	2008	34	30	45	45	7	10	15	15	2	5	5	5	7	10	15	15	6	10	10	15	Sur site	—	—	—
	2016		30	45	45		10	15	15		5	5	5		10	15	15		10	10	15	On site	—	—	—
Haltérophilie <i>Weightlifting</i>	2008	34	30	45	45	7	10	15	15	2	5	5	5	7	10	15	15	6	10	10	15	Sur site	—	—	—
	2016		30	45	45		10	15	15		5	5	5		10	15	15		10	10	15	On site	—	—	—
Handball <i>Handball</i>	2008	34	30	45	45	7	10	15	15	2	5	5	5	7	10	15	15	6	10	10	15	Sur site	—	—	—
	2016		30	45	45		10	15	15		5	5	5		10	15	15		10	10	15	On site	—	—	—
Handball (finales) <i>Handball (finals)</i>	2008	25	30	40	45	5	15	15	25	10	10	15	20	15	15	25	30	5	10	10	15	10	10	15	20
	2016		30	40	45		15	15	25		10	15	20		15	25	25		10	10	15		10	15	20
Hockey <i>Hockey</i>	2008	42	35	50	65	13	15	20	40	7	15	15	20	5	10	10	10	11	10	20	25	7	15	15	20
	2016		35	50	65		20	20	45		15	15	20		10	10	10		10	20	25		15	15	20
Judo <i>Judo</i>	2008	34	30	45	45	7	10	15	15	2	5	5	5	7	10	15	15	6	10	10	15	Sur site	—	—	—
	2016		30	45	45		10	15	15		5	5	5		10	15	15		10	10	15	On site	—	—	—
Lutte <i>Wrestling</i>	2008	34	30	45	45	7	10	15	15	2	5	5	5	7	10	15	15	6	10	10	15	Sur site	—	—	—
	2016		30	45	45		10	15	15		5	5	5		10	15	15		10	10	15	On site	—	—	—
Natation : eau libre 10 km <i>Aquatics: swimming (marathon 10 km)</i>	2008	31	30	40	45	1	5	5	5	5	5	10	15	14	15	20	25	2	5	5	10	5	5	10	15
	2016		30	40	40		5	5	5		5	10	15		15	20	25		5	5	10		5	10	15
Natation : natation, plongeon, natation synchronisée, water-polo <i>Aquatics: swimming, diving, synchronized swimming, water polo</i>	2008	40	35	50	50	12	15	20	25	6	10	15	15	—	—	—	—	10	10	20	20	7	15	15	15
	2016		35	50	50		15	20	25		10	15	15		—	—	—		10	20	20		15	15	15
Pentathlon Moderne <i>Modern Pentathlon</i>	2008	28	30	40	45	23	25	30	40	29	35	35	50	35	40	50	55	25	25	30	45	28	30	35	45
	2016		30	40	45		25	30	40		35	35	50		40	50	55		25	30	45		30	35	45
Taekwondo <i>Taekwondo</i>	2008	34	30	45	45	7	10	15	15	2	5	5	5	7	10	15	15	6	10	10	15	Sur site	—	—	—
	2016		30	45	45		10	15	15		5	5	5		10	15	15		10	10	15	On site	—	—	—
Tennis <i>Tennis</i>	2008	24	25	35	40	8	15	15	20	13	15	15	25	19	20	25	30	9	15	15	20	13	15	15	25
	2016		25	35	40		15	15	20		15	15	20		20	25	30		15	15	20		15	15	25
Tennis de table <i>Table Tennis</i>	2008	34	30	45	45	7	10	15	15	2	5	5	5	7	10	15	15	6	10	10	15	Sur site	—	—	—
	2016		30	45	45		10	15	15		5	5	5		10	15	15		10	10	15	On site	—	—	—
Tir <i>Shooting</i>	2008	99	65	90	95	110	75	105	115	111	80	105	115	116	85	110	120	106	75	100	110	110	75	105	110
	2016		70	90	100		80	110	125		80	110	125		90	115	130		85	110	125		80	115	120
Tir à l'arc <i>Archery</i>	2008	31	30	40	45	2	5	5	10	4	5	10	10	11	15	20	20	1	5	5	5	4	5	10	10
	2016		30	40	45		5	5	10		5	10	10		15	20	20		5	5	5		5	10	10
Triathlon <i>Triathlon</i>	2008	28	25	40	40	4	10	10	15	10	10	15	20	16	20	25	30	5	15	15	15	10	10	15	20
	2016		25	35	40		10	10	15		10	15	20		20	25	30		15	15	15		10	15	20
Voile <i>Sailing</i>	2008	32	30	45	50	5	10	10	15	4	5	10	10	11	15	20	20	3	10	10	10	4	5	10	10
	2016		30	45	45		10	10	15		5	10	10		15	20	20		10	10	10		5	10	10
Volleyball de plage <i>Volleyball: beach</i>	2008	32	30	45	50	5	10	10	15	4	5	10	10	11	15	20	20	3	10	10	10	4	5	10	10
	2016		30	45	45		10	10	15		5	10	10		15	20	20		10	10	10		5	10	10
Volleyball <i>Volleyball</i>	2008	34	30	45	45	7	10	15	15	2	5	5	5	7	10	15	15	6	10	10	15	Sur site	—	—	—
	2016		30	45	45		10	15	15		5	5	5		10	15	15		10	10	15	On site	—	—	—

15.13
DISTANCE ET DUREE DE TRAJET :
SITES D’ENTRAINEMENT

Chicago s’est engagée à offrir une expérience positive aux athlètes en limitant la durée des trajets vers les sites d’entraînement. Le projet place 57 % des athlètes à 5 minutes seulement de leurs sites d’entraînement et 90 % à un maximum de 15 minutes. Les autres athlètes bénéficieront des durées de trajet brèves indiquées au tableau 15.13.

15.13 DISTANCES ET DUREES DE TRAJET / SITES D'ENTRAINEMENT 2008 ET 2016
DISTANCE AND TRAVEL TIMES IN 2008 AND 2016 TO TRAINING VENUES

Site <i>Venue</i>	Sport <i>Sport</i>	Village olympique <i>Olympic Village</i>	
		km	Voies olympiques (min) <i>Olympic Lanes (min)</i>
Université Chicago State <i>Chicago State University</i>	Athlétisme <i>Athletics</i>	18	20
Université de Chicago <i>University of Chicago</i>	Athlétisme ; basketball ; natation <i>Athletics; Basketball; Aquatics</i>	8	15
Université de l’Illinois, Chicago <i>University of Illinois at Chicago</i>	Athlétisme ; basketball ; football ; natation ; volleyball <i>Athletics; Basketball; Football; Aquatics; Volleyball</i>	6	10
Parc et piste Dunbar <i>Dunbar Park and Track</i>	Athlétisme ; triathlon <i>Athletics; Triathlon</i>	1	5
Lycée DuSable <i>DuSable High School</i>	Athlétisme <i>Athletics</i>	5	10
Port Monroe <i>Monroe Harbor</i>	Aviron ; canoë-kayak : eaux calmes ; natation : eau libre 10 km <i>Rowing; Canoe/Kayak: flatwater; Aquatics: swimming (marathon 10 km)</i>	5	5
Complexe sportif du lac Michigan <i>Lake Michigan Sports Complex</i>	Badminton ; escrime ; haltérophilie ; handball ; judo ; lutte ; tennis de table ; taekwondo ; volleyball <i>Badminton; Fencing; Weightlifting; Handball; Judo; Wrestling; Table Tennis; Taekwondo; Volleyball</i>	1	5
Université DePaul <i>DePaul University</i>	Basketball ; volleyball <i>Basketball, Volleyball</i>	13	20
Moody Bible Institute <i>Moody Bible Institute</i>	Basketball ; football <i>Basketball; Football</i>	10	15
Centre d’entraînement du village olympique <i>Olympic Village Training Center</i>	Boxe ; gymnastique <i>Boxing; Gymnastics</i>	Sur site <i>On site</i>	—
Parcours de slalom de l’Ile Olympique <i>Olympic Island Slalom Course</i>	Canoë-kayak : slalom <i>Canoe/Kayak: slalom</i>	4	5
Piste de BMX du parc Douglas <i>Douglas Park BMX Track</i>	Cyclisme : BMX <i>Cycling: BMX</i>	12	15
Vélodrome olympique du parc Douglas <i>Douglas Park Olympic Velodrome</i>	Cyclisme sur piste <i>Cycling: track</i>	12	15
Parcours de cyclisme sur route du Wisconsin <i>Wisconsin Road Cycling Course</i>	Cyclisme sur route <i>Cycling: road</i>	Sur site <i>On site</i>	—
Circuit de VTT du Wisconsin <i>Wisconsin Mountain Bike Circuit</i>	Cyclisme : VTT <i>Cycling: mountain bike</i>	46	50

15.13
DISTANCES AND TRAVEL TIMES: TRAINING SITES

Chicago is committed to creating a positive experience for the athletes by limiting travel times to training venues. The plan puts 57 percent of athletes just 5 minutes from training facilities and 90 percent within 15 minutes. The remainder of athletes will experience the short travel times shown in Table 15.13

Site <i>Venue</i>	Sport <i>Sport</i>	Village olympique <i>Olympic Village</i>	
		km	Voies olympiques (min) <i>Olympic Lanes (min)</i>
Tempel Farms <i>Tempel Farms</i>	Equitation <i>Equestrian</i>	84	60
Gymnase d’échauffement du Chicago Arena <i>Chicago Arena Warm-up Gym</i>	Gymnastique <i>Gymnastics</i>	10	15
Institut de technologie de l’Illinois <i>Illinois Institute of Technology</i>	Handball ; football <i>Handball; Football</i>	1	5
Institut De La Salle <i>De La Salle Institute</i>	Handball <i>Handball</i>	2	5
Lycée d’Englewood <i>Englewood High School</i>	Hockey <i>Hockey</i>	9	15
Terrains de hockey du parc Jackson <i>Jackson Park Hockey Fields</i>	Hockey <i>Hockey</i>	7	15
Université Northwestern <i>Northwestern University</i>	Hockey ; natation ; pentathlon moderne <i>Hockey; Aquatics; Modern Pentathlon</i>	29	35
Lycée Dunbar <i>Dunbar High School</i>	Natation ; triathlon <i>Aquatics; Triathlon</i>	1	5
Centre olympique de natation <i>Olympic Aquatics Center</i>	Natation <i>Aquatics</i>	6	10
Centre de tennis du parc Lincoln <i>Lincoln Park Tennis Center</i>	Tennis <i>Tennis</i>	13	15
Complexe olympique de tir <i>Olympic Shooting Complex</i>	Tir <i>Shooting</i>	40	45
Terrains de tir à l’arc du parc Grant <i>Grant Park Archery Fields</i>	Tir à l’arc <i>Archery</i>	4	5
Plage de North Avenue <i>North Avenue Beach</i>	Triathlon <i>Triathlon</i>	10	10
Centre de voile de l’Ile Olympique <i>Olympic Island Sailing Center</i>	Voile <i>Sailing</i>	2	5
Stade de volleyball de plage de l’Ile Olympique <i>Olympic Island Beach Volleyball Stadium</i>	Volleyball de plage <i>Volleyball: beach</i>	4	5

15.14

TAUX DE MOTORISATION

Le système de transport public de Chicago est une solution viable et attrayante pour les déplacements des résidents qui ne souhaitent pas posséder de voiture. Environ deux tiers des personnes qui empruntent les transports publics disposent d'une autre solution pour

leurs déplacements, mais choisissent pourtant les transports publics. En raison de la vaste couverture géographique et du niveau élevé de service proposé, plus de la moitié des personnes qui se rendent chaque jour au centre-ville de Chicago choisit les transports publics.

Taux de motorisation	Ville			Région (Illinois)			Pays		
	1995	2005	2016	1995	2005	2016	1995	2005	2016
Taux de motorisation (automobiles par millier de personnes)	388,8	443,8	443,8	572,4	613,3	613,3	488,5	449,2	449,2

15.15

DEMANDE DES SPECTATEURS ET DE LA MAIN-D'ŒUVRE EN MATIERE DE TRANSPORT

Les transports publics sont un élément apprécié de la culture de Chicago. Pour les visiteurs du monde entier, le métro aérien est devenu un symbole populaire de la ville. Les trains de banlieue de Chicago assurent un service étendu et efficace aux populations de la périphérie. La forte densité de lignes d'autobus offre une solution souple pour les déplacements en ville et dans les banlieues.

Grâce à une analyse approfondie, Chicago 2016 et les agences de transport public de la ville ont défini les besoins, recensé les matériels disponibles actuellement et élaboré des programmes qui permettront de garantir la disponibilité du matériel roulant dont auront besoin les Jeux. Afin de proposer un service de qualité aux groupes constitutifs et aux résidents de Chicago, lors des Jeux, le réseau de transport bénéficiera des améliorations suivantes :

- mise en place de transports souples offrant de multiples options aux groupes constitutifs des Jeux
- accroissement des fréquences de service
- accroissement de la capacité des trains et des bus
- augmentation du nombre d'autobus grâce, d'une part, à une accélération de l'approvisionnement et du remplacement du matériel de la Chicago Transit Authority (CTA) et, d'autre part, à la disponibilité des véhicules du programme fédéral de prêt d'autobus
- création de boucles desservies par des navettes et reliant entre eux les gares, les parkings de délestage et les sites

La proximité des sites, en plein centre-ville, permettra également aux spectateurs de se rendre à pied de l'un à l'autre.

POUR FAIRE FACE AUX EXIGENCES TRES PARTICULIERES DE L'ENVIRONNEMENT OLYMPIQUE, LORS DES JEUX, UN SYSTEME OLYMPIQUE DE TRANSPORT VIENDRA COMPLETER LE RESEAU DE TRANSPORT EXISTANT EN LUI APPORTANT DES SERVICES NOUVEAUX ET DES AMELIORATIONS DES INFRASTRUCTURES.

Ces initiatives comporteront l'aménagement de parkings de délestage disposés stratégiquement et d'où les voyageurs auront accès au réseau ferroviaire de la région ; elles comporteront également un service d'autobus spéciaux qui relieront les stations de métro et les gares aux sites des rivages du lac Michigan. Les navettes des spectateurs relieront entre eux les principaux centres de l'activité olympique.

15.14

MOTORIZATION RATES

Chicago's public-transport system offers an attractive and viable alternative to auto ownership for city residents. Approximately two-thirds of all public-transit riders have another transport option and choose to use public

transit. Because of the system's extensive geographic coverage and high level of service, more than half of commuters to downtown Chicago travel by public transport each day.

Motorization rates	City			Region (Illinois)			Country		
	1995	2005	2016	1995	2005	2016	1995	2005	2016
Automobile motorization rate (cars per 1,000 people)	388.8	443.8	443.8	572.4	613.3	613.3	488.5	449.2	449.2

15.15

TRANSPORT DEMAND FOR SPECTATORS AND WORKFORCE

Public transport is a celebrated part of Chicago's culture. Its elevated train has become a popular icon of the city for travelers around the world. Chicago's commuter rail provides extensive and efficient service to Chicago's suburbs. Vast bus operations offer flexible travel in the city and suburban areas.

Through in-depth analysis, Chicago 2016 and the city's public transport agencies have determined requirements, measured current inventories and developed programs to ensure availability of rolling stock to meet Games requirements. To provide quality service to Olympic constituents and Chicago residents during the Games, the transport network will be enhanced in several ways:

- flexible transport with multiple options for Olympic constituent groups
- increased service frequency
- increased capacity on railcars and buses
- additional buses from accelerated procurement and replacement of CTA stock and Federal Borrowed Bus Programs
- shuttle loops connecting rail stations, park and ride lots and venues

The proximity of venues in the heart of the city will also allow spectators to walk between venues.

TO MEET THE UNIQUE DEMANDS OF THE OLYMPIC ENVIRONMENT, AN OLYMPIC TRANSPORT OVERLAY SYSTEM OF NEW SERVICES AND FACILITY ENHANCEMENTS WILL BE ADDED TO THE TRANSPORT NETWORK FOR THE GAMES.

These initiatives will include strategically located park and ride lots that will connect to the region's rail system, as well as dedicated bus service to connect urban rail stations to lakefront venues. Spectator shuttles will directly link major centers of Games activity.

15.15

TRANSPORT DES SPECTATEURS ET DE LA MAIN-D'ŒUVRE DES JEUX
TRANSPORT FOR SPECTATORS AND GAMES WORKFORCE

Sport	Nombre de jours d'épreuves <i>Number of competition days</i>	Capacité brute <i>Gross capacity</i>	Nombre de spectateurs par jour de compétition <i>Number of spectators per competition day</i>		Nombre de spectateurs par session <i>Number of spectators per session</i>			Main-d'œuvre des Jeux — nombre de personnes par jour de compétition <i>Number of Games workforce per competition day</i>		Main-d'œuvre des Jeux — nombre de personnes par session <i>Number of Games workforce per session</i>		Sport	
			Moyenne <i>Average</i>	Maximum	Moyenne <i>Average</i>		Maximum	Moyenne <i>Average</i>	Maximum	Moyenne <i>Average</i>	Maximum		
Rivage olympique													Olympic Waterfront
Athlétisme : départ du marathon	2	7,000	5,600	5,600	5,600		5,600	1,000	1,000	1,000	1,000	Athletics: marathon start	
Aviron	8	20,000	17,772	18,200	17,772		18,200	2,000	2,400	1,800	2,200	Rowing	
Canoë-kayak : eaux calmes	6	20,000	17,709	18,200	17,709		18,200	2,000	2,400	1,800	2,200	Canoe/Kayak: flatwater	
Canoë-kayak : slalom	4	14,000	11,588	12,600	11,588		12,600	1,500	1,800	1,400	1,700	Canoe/Kayak: slalom	
Football	5	61,500	90,572	117,200	56,608		58,600	2,600	3,400	2,300	3,000	Football	
Natation : eau libre 10 km	2	20,000	17,836	18,200	17,836		18,200	1,700	1,900	1,500	1,700	Aquatics: swimming (marathon 10 km)	
Tir à l'arc	8	8,000	11,868	13,200	6,329		6,600	1,100	1,300	1,000	1,200	Archery	
Voile	13	5,000	4,725	5,000	4,725		5,000	700	1,000	600	900	Sailing	
Volleyball de plage	14	20,000	30,355	37,200	17,707		18,600	2,500	2,800	1,500	1,800	Volleyball: beach	
Complexe sportif du lac Michigan													Lake Michigan Sports Complex
Badminton	9	6,000	9,975	10,000	4,988		5,000	500	650	225	300	Badminton	
Basketball (qualifications)	11	10,000	24,365	27,300	8,600		9,100	750	850	350	400	Basketball (preliminaries)	
Escrime	9	7,500	12,238	12,600	6,119		6,300	550	750	250	350	Fencing	
Gymnastique rythmique	4	6,000	4,589	4,600	4,468		4,600	250	325	225	300	Gymnastics: rhythmic	
Haltérophilie	10	5,000	8,419	11,400	3,660		3,800	500	650	225	300	Weightlifting	
Handball	14	10,000	20,400	27,300	7,140		9,100	650	800	300	375	Handball	
Judo	7	9,800	14,952	16,000	7,476		8,000	550	750	250	350	Judo	
Lutte	8	9,800	14,952	16,000	7,476		8,000	550	750	250	350	Wrestling	
Taekwondo	4	6,000	8,597	9,200	4,299		4,600	500	650	225	300	Taekwondo	
Tennis de table	11	6,000	10,661	13,800	4,044		4,600	500	650	225	300	Table Tennis	
Volleyball	16	15,000	31,374	38,700	12,243		12,900	650	800	300	375	Volleyball	
Parc olympique de la rive sud													South Shore Olympic Park
Cérémonies : ouverture, clôture	2	80,000	69,825	70,000	69,825		70,000	6,400	7,200	5,600	6,400	Ceremonies: opening, closing	
Athlétisme	9	80,000	116,130	140,000	69,678		70,000	3,300	4,100	1,650	2,000	Athletics track and field	
Athlétisme : arrivée du marathon	2	80,000	60,000	60,000	60,000		60,000	1,400	4,100	1,650	2,000	Athletics: marathon finish	
Hockey	14	10,000	20,302	26,400	7,480		8,800	1,400	1,700	650	800	Hockey	
Natation	9	20,000	25,097	31,400	15,058		15,700	1,900	2,400	950	1,100	Aquatics: swimming	
Natation : natation synchronisée	5	5,000	4,810	5,000	4,810		5,000	1,100	1,400	500	650	Aquatics: synchronized swimming	
Natation : plongeon	13	8,000	6,438	10,600	5,231		5,300	1,300	1,600	600	750	Aquatics: diving	
Natation : water-polo	14	10,000	11,527	15,400	7,335		7,700	1,300	1,600	600	750	Aquatics: water polo	
District du parc Douglas													Douglas Park District
Basketball (finales)	4	21,700	36,519	55,500	18,260		18,500	1,500	1,800	1,400	1,700	Basketball (finals)	
Boxe	15	10,000	11,881	15,600	7,426		7,800	2,200	2,600	1,050	1,200	Boxing	
Cyclisme : BMX	2	10,000	7,938	8,400	7,938		8,400	2,300	2,700	1,100	1,300	Cycling: BMX	
Cyclisme sur piste	5	6,000	5,104	8,800	4,253		4,400	2,100	2,500	1,000	1,200	Cycling: track	
Gymnastique artistique	9	20,000	26,041	68,000	16,741		17,000	3,000	3,600	1,400	1,700	Gymnastics: artistic	
Gymnastique : trampoline	2	20,000	16,660	17,000	16,660		17,000	1,400	1,700	1,300	1,600	Gymnastics: trampoline	
Handball (finales)	1	21,700	37,000	37,000	18,500		18,500	3,000	3,600	1,400	1,700	Handball (finals)	

Suite page suivante.

Continued on the following page.

15.15

TRANSPORT DES SPECTATEURS ET DE LA MAIN-D'ŒUVRE DES JEUX (suite)
TRANSPORT FOR SPECTATORS AND GAMES WORKFORCE (continued)

Sport	Nombre de jours d'épreuves <i>Number of competition days</i>	Capacité brute <i>Gross capacity</i>	Nombre de spectateurs par jour de compétition <i>Number of spectators per competition day</i>		Nombre de spectateurs par session <i>Number of spectators per session</i>			Main-d'œuvre des Jeux — nombre de personnes par jour de compétition <i>Number of Games workforce per competition day</i>		Main-d'œuvre des Jeux — nombre de personnes par session <i>Number of Games workforce per session</i>		<i>Sport</i>	
			Moyenne <i>Average</i>	Maximum	Moyenne <i>Average</i>		Maximum	Moyenne <i>Average</i>	Maximum	Moyenne <i>Average</i>	Maximum		
Parc Lincoln													Lincoln Park
Tennis	8	19,500	18,636	33,000	13,553		16,500	2,600	3,200	1,200	1,500	Tennis	
Triathlon	2	5,000	4,000	4,000	4,000		4,000	1,110	1,300	1,000	1,200	Triathlon	
Sites supplémentaires													Additional venues
Cyclisme sur route, départ	3	8,000	9,200	13,800	6,900		6,900	250	300	200	250	Cycling: road (start)	
Cyclisme sur route, arrivée	2	8,000	6,900	6,900	6,900		6,900	250	300	200	250	Cycling: road (finish)	
Cyclisme : VTT	2	8,000	7,082	7,100	7,082		7,100	1,600	1,800	1,400	1,600	Cycling: mountain bike	
Pentathlon moderne	2	40,000	37,800	40,000	37,800		40,000	1,550	1,750	1,450	1,650	Modern Pentathlon	
Equitation : cross-country	1	45,000	40,572	41,400	40,572		41,400	2,500	2,800	2,300	2,600	Equestrian: cross country	
Equitation : dressage	4	18,000	15,101	15,300	15,101		15,300	2,500	2,800	2,300	2,600	Equestrian: dressage	
Equitation : concours complet	3	45,000	53,323	82,800	39,992		41,400	2,500	2,800	2,300	2,600	Equestrian: eventing	
Equitation : saut d'obstacles	4	18,000	14,982	15,300	14,982		15,300	2,500	2,800	2,300	2,600	Equestrian: jumping	
Tir	7	3,500	2,940	3,500	2,940		3,500	900	1,100	850	1,000	Shooting	

15.16

SERVICES DE TRANSPORT

Le concept de Chicago 2016 pour les transports a été élaboré selon les principes suivants :

- transports souples offrant de multiples options aux groupes constitutifs des Jeux
- création de voies réservées pour limiter les durées de trajet, accroître la fiabilité et améliorer la ponctualité
- suivi en temps réel des systèmes de transport ; adoption d'un système de communication, de suivi et de gestion de la circulation utilisant les technologies Global Positioning System (GPS), Automatic Vehicle Location (AVL) et Radio Frequency Identification (RFID)
- accès des véhicules autorisés aux sites, aux parkings à l'intérieur des sites et aux voies olympiques
- fourniture de véhicules supplémentaires, en cas de besoin, par le biais du programme de la carte tarifaire

COMITES NATIONAUX OLYMPIQUES (CNO) :
ATHLETES ET OFFICIELS D'EQUIPE

Un service exclusif de navettes bénéficiant d'un soutien du département Logistique— pour veiller à ce que les personnes et leur matériel voyagent ensemble— viendra chercher les athlètes et les officiels d'équipe dans les aéroports pour les conduire au village olympique. Ce système assurera des liaisons fréquentes entre le village olympique et les sites de compétition et d'entraînement ;



Aujourd'hui, 72 % du parc de transport public de la ville est constitué de véhicules à faible émission ; le taux sera porté à 99 % en 2016.

Seventy-two percent of Chicago's public-transit fleet is low emission today, and 99 percent will be by 2016.

15.16

TRANSPORT SERVICES

Chicago 2016's transport concept has been developed according to the following principles:

- flexible transport with multiple options for Olympic constituent groups
- dedicated and exclusive Olympic Lanes to decrease travel times and increase reliability and on-time performance
- real-time monitoring of transport systems; traffic command, control and communications system using Global Positioning System (GPS), Automatic Vehicle Location (AVL) and Radio Frequency Identification (RFID) systems
- permitted vehicles with access to venues, parking within venues and Olympic Lanes
- additional vehicles, as necessary, through the Rate Card program

NATIONAL OLYMPIC COMMITTEES (NOCs):
ATHLETES AND TEAM OFFICIALS

Dedicated shuttle service with logistics support will pick up athletes and team officials from airports and transport them to the Olympic Village to ensure people and equipment travel together. The system will offer frequent service between the Olympic Village and training and competition sites, with contingency resources and special consideration for the transport

il disposera de ressources supplémentaires pour faire face aux besoins imprévus et accordera une attention particulière au transport du matériel sportif. L'aménagement de voies olympiques et une sécurité attentive sur tous les véhicules transportant des athlètes permettront de garantir le bon déroulement des transferts. Un service sera également prévu pour les athlètes qui iront suivre des épreuves en spectateurs. Les véhicules réservés aux CNO seront attribués en fonction de la taille des délégations ; des véhicules supplémentaires pourront être obtenus par le biais de la carte tarifaire. Pour leur transport, les athlètes paralympiques et les officiels d'équipe disposeront d'un parc de véhicules accessibles où seront réservés un espace et une attention particulière au matériel sportif. Au moment de leur départ, les athlètes et les officiels d'équipe auront la possibilité d'effectuer les formalités d'enregistrement pour leur vol avant de quitter le village olympique.

**FEDERATIONS INTERNATIONALES (FI)
ET OFFICIELS TECHNIQUES**

Les représentants des Fédérations Internationales et les officiels techniques disposeront de services de transport pour leurs arrivées et leurs départs. Le transport entre les lieux d'hébergement et les sites de compétition ou d'entraînement sera assuré aussi tôt et aussi tard dans la journée que cela sera nécessaire. Le service de transport des officiels techniques sera adapté aux exigences particulières de chaque discipline sportive. L'attribution des logements se fera dans l'optique de réduire au maximum les durées de trajet.

MEDIAS

Les représentants des médias auront accès à un service de transport continu entre les aéroports et les lieux d'hébergement ; ces liaisons entrерont en service 14 jours avant la cérémonie d'ouverture et cesseront 3 jours après la cérémonie de clôture. Le transport au départ et à destination des lieux d'hébergement fonctionnera 24 heures sur 24 et la fréquence sera de 10 minutes entre les lieux d'hébergement et le CIRTV / CPP. Lorsque cela sera réalisable, il sera assuré un service direct entre les sites et les lieux d'hébergement. Un service régulier sera assuré à destination des sites, en passant par le CIRTV / CPP ; les heures de début et de fin du service seront fonction de l'activité du site concerné. Pendant les journées d'entraînement, un service supplémentaire sera assuré au départ et à destination des sites d'entraînement. Un service reliant directement les complexes de sites entre eux sera assuré lorsque la topographie le permettra raisonnablement.

CLIENTS T1 A T3

Les clients T1 disposeront d'une voiture réservée à leur attention et d'un chauffeur ; le service sera adapté à leurs besoins particuliers, y compris les compétences linguistiques du chauffeur. Tous les clients T1 auront accès au parc automobile dès leur arrivée, ainsi qu'au service T3 pendant toute la durée des Jeux. Les clients T2 auront une voiture et un chauffeur à partager et auront accès au service T3. Les services T1 et T2 seront disponibles pour les groupes de clients pendant un minimum de 15 heures par jour.

**UNE ROUTE PRIVEE EXCLUSIVE
RELIERA L'HOTEL DU CIO A LA
MAJORITE DES SITES DU COMPLEXE
CENTRAL DE SITES.**

Le service T3 sera disponible entre certains lieux bien définis ; son fonctionnement sera d'une souplesse raisonnable, 24 heures sur 24, avec la possibilité pour les voyageurs de le réserver ou de se rendre dans une station T3 pour trouver un véhicule.

PARTENAIRES DE MARKETING

Tous les sponsors TOP et tous les sponsors nationaux bénéficieront de véhicules à un tarif de location préférentiel, grâce à un programme d'autocars proposé par un partenaire de marketing. Les autocars dûment autorisés du sponsor, qui transporteront ce groupe de clients, auront accès aux zones de dépose et d'embarquement sur les sites de compétition et les sites autres, aux parkings à proximité immédiate des sites ainsi qu'aux voies olympiques réservées. Le transport des partenaires de marketing sera intégré dans le plan global de transport des Jeux.

SPECTATEURS ET MAIN-D'ŒUVRE

Pour utiliser au maximum les transports sur rail, le CHICOG fournira aux spectateurs et à la main-d'œuvre des Jeux l'accès aux transports publics ainsi qu'aux transports olympiques. Il sera également assuré des liaisons par navettes entre les parkings de délestage et le réseau ferroviaire. Le réseau ferroviaire (train et métro) déposera pratiquement la totalité des voyageurs à un maximum de 2 km des sites des Jeux. Les navettes assurant la liaison entre les gares et les sites circuleront dans les voies olympiques ; en outre, des navettes relieront les sites entre eux. Une signalétique olympique complète, des kiosques et des volontaires multilingues aideront les spectateurs et la main-d'œuvre des Jeux à atteindre leur destination. En outre, un système de gestion de la demande en transport dirigé par le commandement des transports olympiques et relié au programme de billetterie et à l'accréditation de la main-d'œuvre contribuera à garantir un écoulement efficace et facile de la circulation.

of sport equipment. Olympic Lanes and vigilant security on all athlete transport vehicles will ensure safe transfers. Service will also be scheduled for spectating athletes. NOC-dedicated vehicles will be allocated based on delegation size, with additional vehicles available via rate card. Paralympic athletes and team officials will be transported in an accessible fleet with space and special care given to sport equipment. Athletes and officials will be able to check in for departing flights at the Olympic Village.

**INTERNATIONAL FEDERATIONS (IFs) AND
TECHNICAL OFFICIALS**

International Federation representatives and technical officials will be provided transport services for all arrivals and departures. Transport will be provided as early and as late as needed from accommodations to training sites and competition venues. Service for technical officials will be tailored to the unique requirements of each sport discipline. Accommodations will be allocated to minimize travel times.

MEDIA

Members of the media will have access to continuous transport service between airports and accommodations from 14 days prior to Opening Ceremonies until 3 days after Closing Ceremonies. Transport to and from accommodations will operate 24 hours a day, with ten minute service intervals between accommodations and the IBC/MPC. Direct service between venues and accommodations will be provided where practical.

Regular transport service will be offered to venues via the IBC/MPC, with early and late service available based on venue activity. Additional service will be provided during training days to and from training sites. Intercluster service will be provided where geographically reasonable.

T1-T3 CONSTITUENTS

T1 constituents will receive a dedicated car and driver with service, including language skills, tailored to individual needs. All T1 constituents will have access to motor pool services upon arrival as well as T3 service for the duration of the Games. T2 transport service allocates a shared car and driver and allows access to T3 service. T1 and T2 will be available to client groups a minimum of 15 hours per day.

**AN EXCLUSIVE PRIVATE ROAD
WILL LINK THE IOC HOTEL
WITH THE MAJORITY OF VENUES
IN THE CENTER CLUSTER.**

T3 service will be available for transport to and from established locations with reasonable flexibility 24 hours a day through reservations and access to T3 stands.

MARKETING PARTNERS

All TOP and national sponsors will enjoy vehicles at preferred rates, courtesy of a marketing-partner coach program. This client group will have access to designated drop zones at competition and noncompetition venues and parking within close proximity, as well as Olympic Lanes for permitted sponsor coaches. Transport for marketing partners will be integrated into the overall Games transport plan.

SPECTATORS AND WORKFORCE

To maximize the use of rail, CHICOG will provide spectators and Games workforce with access to public transport and the Olympic transport system. Bus shuttle service from park and ride locations to the rail network will also be provided. The rail system will carry almost all riders to within 2 km of Games venues. Bus shuttles from rail stations to venues will travel in Olympic Lanes, and intercluster shuttles will connect venues to one another. A comprehensive system of signage, kiosks and multilingual volunteers will help spectators and Games workforce reach their destinations. In addition, a travel demand system, managed by the OTC and linked with the ticketing program and workforce accreditation, will help ensure the smooth, efficient flow of traffic.

15.17

PRINCIPES DIRECTEURS EN MATIERE DE TRANSPORT DES SPECTATEURS

Les personnes munies de billets pour les épreuves olympiques ou paralympiques pourront, le même jour, circuler sur le réseau de transport public et sur le réseau de transport olympique. Le CHICOG appliquera la meilleure technologie disponible pour parvenir à cet objectif.

Les spectateurs ne disposeront pas de parkings sur les sites. Le CHICOG utilisera un système de navettes à forte

capacité pour desservir de vastes parkings de délestage situés dans un rayon de 10 km par rapport aux gares des trains de banlieue. Lorsque cela sera nécessaire, des navettes assureront le transport direct entre les parkings de délestage et les sites. Les sites supplémentaires disposeront de parkings de délestage à proximité des sites de compétition ; un service de navettes assurera la liaison avec l'entrée des spectateurs.

15.18

GESTION DE LA CIRCULATION

Le commandement des transports olympiques, le centre commun des opérations et le centre principal des opérations utiliseront un système de communication intégré pour la gestion en temps réel des conditions de circulation et des accidents. Le plan dirigera la circulation des Jeux en s'appuyant sur un système en ligne de gestion de la demande en transport, intégré aux procédures de billetterie et d'accréditation. Les voyageurs seront répartis sur les différents modes de transport et les différentes possibilités de stationnement en fonction des mesures adoptées pour gérer la circulation aux heures de pointe.

Dans le but d'encourager les entreprises à adapter leurs horaires de travail et à autoriser les congés, afin de réduire la circulation globale pendant la période des Jeux, le CHICOG mettra en œuvre un plan de communication efficace avant les Jeux.

Les permis d'accès et de stationnement (VAPP) seront des moyens efficaces de gérer la circulation olympique. Des voies olympiques, dont le respect sera supervisé par le personnel du commandement de sécurité publique olympique de Chicago, constitueront une composante essentielle du système. Le personnel de l'autorité chargée de la gestion de la circulation recevra une formation pour pouvoir faire appliquer correctement le système de permis d'accès et pour faire parvenir les permis à temps aux groupes constitutifs des Jeux.

IL SERA FAIT APPEL AUX TECHNOLOGIES GLOBAL POSITIONING SYSTEM / AUTOMATED VEHICLE LOCATION (GPS / AVL) POUR SURVEILLER EFFICACEMENT LES VEHICULES DE TRANSPORT DU CHICOG ET COMMUNIQUER DES INSTRUCTIONS AUX CHAUFFEURS, S'IL EST NECESSAIRE QU'ILS MODIFIENT LEUR ITINERAIRE.

- Le CHICOG planifiera et testera des mesures de précaution afin de s'assurer que des solutions existent pour faire face à toute contrainte prévisible.
- Des véhicules d'urgence avec à leur bord un personnel formé seront déployés de façon stratégique dans l'ensemble de la zone olympique afin de pouvoir intervenir rapidement et en toute sécurité.
 - Le CHICOG portera à son maximum la mobilité du matériel roulant afin de gérer les pointes de la demande sur les itinéraires routiers ou ferroviaires d'importance cruciale pour les Jeux.
 - Le CHICOG disposera d'un parc de véhicules de réserve pour pouvoir faire face à la demande accrue en véhicules du COJO dans certaines circonstances, y compris en cas de report d'épreuves.
 - Les procédures d'urgence et les exercices de mobilisation des ressources seront définis et feront l'objet de répétitions afin de garantir que l'évacuation des sites pourra se faire avec efficacité et en toute sécurité.
 - La ville de Chicago suspendra par décret toute construction nouvelle dans les zones de la ville touchées par les Jeux.

15.17

SPECTATOR TRANSPORT POLICIES

People with tickets to Olympic and Paralympic events will be granted same-day access to public transit and the Olympic transport overlay system. CHICOG will apply the best available technology to achieve this objective.

Spectator parking will not be available at venues. CHICOG will service large park and ride sites located within 10 km

of suburban rail stations with high-capacity shuttle systems. Where necessary, bus shuttles will provide service from park and ride sites directly to venues. The additional venues will provide park and ride lots near the competition venues, with bus shuttle service to venue entrances for spectators.

15.18

TRAFFIC MANAGEMENT

The OTC, Joint Operations Center and Main Operations Center will use an integrated communication system to manage traffic conditions and incidents in real time. The plan will direct Games traffic using an online travel demand system integrated with the ticketing and accreditation processes. Travelers will be distributed among transport modes and parking options in accordance with measures to control traffic during peak times.

CHICOG will implement an effective communication plan prior to the Games to encourage businesses to adjust work hours and allow vacations to reduce overall traffic during the Games period.

Vehicle access and parking permits (VAPPs) will efficiently manage Olympic traffic. Olympic Lanes, enforced by trained Chicago Olympic Public Safety Command personnel, are a key component of this system. Traffic Management Authority personnel will receive training to ensure proper enforcement of VAPPs and on-time delivery of Olympic constituent groups.

GPS AND AVL SYSTEMS WILL BE USED TO MONITOR CHICOG TRANSPORT SYSTEM VEHICLES EFFICIENTLY AND DISPATCH COMMUNICATIONS TO DRIVERS FOR THE REDIRECTION OF ROUTES WHEN NECESSARY.

- CHICOG will plan and rehearse precautionary measures to ensure that plans are in place for all foreseeable constraints:
- Emergency vehicles with expertly trained staff will be strategically placed throughout the Olympic theater to provide safe and swift response.
 - CHICOG will maximize the mobility of rolling stock to manage peaks in demand on rail and bus routes critical to the Games.
 - CHICOG will maintain a contingency fleet of vehicles to accommodate the increased demand of OCOG vehicles in various scenarios, including the rescheduling of events.
 - Emergency procedures and readiness exercises will be identified and rehearsed to ensure the safe and effective evacuation of venues.
 - The City of Chicago will enact a moratorium on construction in the areas of the city affected by the Games.

15.19

VOIES OLYMPIQUES

Chicago 2016 a défini un réseau de voies olympiques conçues pour apporter un service de haute qualité aux groupes constitutifs avant, pendant et après les Jeux.

Les membres de la famille olympique emprunteront les voies olympiques sur les autoroutes de Chicago pour se rendre des aéroports au centre-ville et du centre-ville aux sites supplémentaires. Les artères de la ville posséderont également des voies oympiques pour la circulation des véhicules olympiques. Le tableau ci-dessous indique le type et la longueur des voies olympiques.

Autoroutes

Les deux aéroports internationaux de Chicago sont reliés aux hôtels du centre et au rivage du lac par deux auto-routes, la I-55 et la I-90. Ces autoroutes seront également empruntées par les véhicules à destination des sites de compétition et d'entraînement supplémentaires.

Lake Shore Drive

Le plan de transport du CHICOG utilise cette artère des rivages du lac pour la circulation efficace, sûre et fiable des véhicules accrédités se rendant vers les sites de compétition, les sites des manifestations, les hôtels, les restaurants et les activités nocturnes de Chicago.

Autres artères urbaines

Tout un éventail d'artères du centre-ville offrira aux véhicules autorisés des liaisons spéciales entre les sites de compétition, le CIRTV / CPP et les hôtels.

15.20

MAIN D'ŒUVRE REQUISE POUR LE TRANSPORT

Besoins en effectifs prévus pour le transport pendant les Jeux :

Personnel de transport du CHICOG *	Personnel
Personnel	800
Volontaires de transport des sites	1 200
Chauffeurs volontaires	2 700
Sous-traitants	9 000
Personnel de gestion de la circulation	2 000
Total	15 700

*Personnel du CHICOG uniquement — ne tient pas compte des employés des transports publics.

15.19 RESEAU DE VOIES OLYMPIQUES OLYMPIC LANES SYSTEM						
Type de route <i>Type of roadway</i>	Nom de la route <i>Roadway name</i>		Direction <i>Direction</i>	Distance (km) <i>Distance (km)</i>	Nombre de voies olympiques <i>Number of Olympic Lanes</i>	Longueur de voies olympiques (km) <i>Olympic Lane length (km)</i>
Autoroute <i>Motorway</i>	Kennedy Expressway (I-90) <i>Kennedy Expressway (I-90)</i>		Vers l'est <i>Eastbound</i>	24.0	1	24.0
			Vers l'ouest <i>Westbound</i>	24.4	1	24.4
	Jane Addams Memorial Tollway (I-90) <i>Jane Addams Memorial Tollway (I-90)</i>		Vers l'est <i>Eastbound</i>	18.0	1	18.0
			Vers l'ouest <i>Westbound</i>	18.0	1	18.0
	Stevenson Expressway (I-55) <i>Stevenson Expressway (I-55)</i>		Vers le nord <i>Northbound</i>	43.0	1	43.0
			Vers le sud <i>Southbound</i>	43.0	1	43.0
	Tri-State Tollway (I-294) <i>Tri-State Tollway (I-294)</i>		Vers le nord <i>Northbound</i>	85.0	1	85.0
			Vers le sud <i>Southbound</i>	85.0	1	85.0
Artères urbaines principales <i>Major urban arterials</i>	Lakeshore Drive <i>Lakeshore Drive</i>		Vers le nord <i>Northbound</i>	24.0	2	48.0
			Vers le sud <i>Southbound</i>	24.0	2	48.0
	Autres artères urbaines principales <i>Other major urban arterials</i>		Vers l'est <i>Eastbound</i>	21.5	Variable <i>Various</i>	37.0
			Vers l'ouest <i>Westbound</i>	21.5	Variable <i>Various</i>	37.0
	Autres artères urbaines principales <i>Other major urban arterials</i>		Vers le nord <i>Northbound</i>	15.8	Variable <i>Various</i>	41.9
			Vers le sud <i>Southbound</i>	15.8	Variable <i>Various</i>	41.9



D'ici à 2016, la fréquentation de l'aéroport international O'Hare (photo) et de l'aéroport international Midway sera supérieure à 31 500 personnes par heure.

By 2016, O'Hare International Airport (pictured) and Midway International Airport will serve more than 31,500 people every hour.

15.19

OLYMPIC LANES

Chicago 2016 has identified a system of Olympic Lanes to provide a high level of service for Olympic constituent groups before, during and after the Games.

Olympic Lanes on Chicago's motorways will transport members of the Olympic Family from the airports to the downtown area and from the downtown area to the additional venues. City arterials will also offer Olympic Lanes to accommodate Olympic traffic. The following table identifies the type and lengths of all Olympic Lanes.

Motorways

Two main motorways—I-55 and I-90—connect Chicago's two international airports to downtown hotels and the lakefront. These motorways will also serve the additional venues for competition and training.

Lake Shore Drive

CHICOG's transport plan uses this lakefront thoroughfare to deliver accredited vehicles safely, efficiently and reliably to competition and noncompetition venues, hotels, Chicago's restaurants and nightlife.

Other urban arterials

A series of downtown arterials will provide permitted vehicles with dedicated connections between competition venues, the IBC/MPC and hotels.

15.20

TRANSPORT WORKFORCE

Anticipated number of transport personnel needed for Games time:

CHICOG Transport Personnel *	Personnel
Staff	800
Venue transport volunteers	1,200
Volunteer drivers	2,700
Contractors	9,000
Traffic management personnel	2,000
Total	15,700

* CHICOG personnel only — excludes public-transport workforce.

15.21

FORMATION ET TESTS

OBJECTIFS DE LA FORMATION DES GESTIONNAIRES

Le CHICOG utilisera toutes les ressources disponibles pour s’assurer de la bonne préparation en vue des Jeux du personnel chargé de la gestion des transports. Pour proposer un système de transport sûr, fiable et efficace, le CHICOG recrutera un personnel expérimenté ayant une bonne connaissance des exigences spéciales du transport olympique. Tout le personnel recevra une formation opérationnelle complète—comprenant le programme de gestion des connaissances sur les Jeux Olympiques (OGKM) et les données des Jeux passés—et sera soumis à des tests poussés. Les représentants du CHICOG iront observer sur place le système de transport de Londres 2012 pour acquérir des connaissances.

D'ANCIENS RESPONSABLES DES TRANSPORTS, LORS D'EDITIONS PASSEES DES JEUX, ET DES CONSEILLERS EXPERTS DU CIO SERONT INVITES A PARTICIPER AUX SEANCES DE FORMATION ET D'EVALUATION PAR DES PAIRS.

Ces programmes de formation verront aussi la participation de sous-traitants, de fonctionnaires de police et de membres du personnel du centre de coordination olympique et de l'autorité chargée de la gestion de la circulation.

OBJECTIFS DE LA FORMATION DU PERSONNEL

Pour jouir de la confiance de ses passagers, un chauffeur doit être formé. Le CHICOG fera appel à un programme spécifique axé sur le transport pour dispenser une formation intensive aux chauffeurs avant leur première journée de service pendant les Jeux. Les séances de formation seront intégrées au programme général d'orientation du COJO et comporteront des cours théoriques et une formation pratique sur les voies olympiques réservées des itinéraires menant aux sites ; elles tiendront compte des restrictions et des fermetures de routes au moment des Jeux. La partie théorique s'appuiera sur un matériel didactique général ainsi que sur un matériel de formation spécifique à la tâche à accomplir. En outre, les chauffeurs seront accompagnés par des assistants de la famille olympique formés, dotés des compétences linguistiques appropriées et ayant une connaissance approfondie du projet pour les Jeux.

Le CHICOG mettra en place une formation en matière de sécurité, gestion et déclaration des accidents, protocole et communication pour l'ensemble du personnel de transport. La formation inclura également des essais d'appareil de communication bidirectionnelle, de systèmes de répartition des ressources et de systèmes GPS / AVL. La formation du personnel traitera les procédures appropriées au transport de personnes handicapées et comportera aussi une sensibilisation au handicap.

OBJECTIFS DE LA MISE A L'EPREUVE DU PERSONNEL

Lors des épreuves tests, les athlètes seront transportés par une main-d'œuvre qui sera préparée pour les Jeux. Avant les épreuves tests, le CHICOG effectuera une évaluation de l'aptitude du personnel à exercer ses fonctions ainsi que des exercices de simulation destinés à tester les opérations de commandement et de contrôle, les interventions en cas d'urgence, la gestion des accidents et la gestion de la demande en transport. Le CHICOG profitera de ces épreuves pour évaluer et améliorer les compétences de son personnel de transport dans les domaines suivants :

- essai des itinéraires et familiarisation avec leurs spécificités
- opérations des parkings, des zones de rassemblement et des zones d'embarquement des passagers
- contrôle de l'accès aux sites
- opérations des dépôts et envoi des ressources
- systèmes GPS / AVL
- connaissance de la capacité des routes et des mesures de régulation de la circulation
- systèmes de communication bidirectionnelle
- filtrage des véhicules

15.21

TRAINING AND TESTING

MANAGEMENT TRAINING OBJECTIVES

CHICOG will use all available resources to ensure that transport management staff are prepared for the Games. To operate a safe, efficient and reliable transport system, CHICOG will recruit experienced personnel familiar with the unique requirements of Olympic transport. All staff will undergo extensive operational training and testing, including the use of the Olympic Games Knowledge Management (OGKM) program and data from previous Games. Representatives from CHICOG will observe London 2012's transport system firsthand to gain knowledge.

PREVIOUS GAMES TRANSPORT MANAGERS AND IOC EXPERT ADVISERS WILL BE INTEGRATED INTO TRAINING AND PEER REVIEW SESSIONS.

Contractors, law enforcement and personnel from the Olympic Coordination Center and Traffic Management Authority will also participate in training programs.

STAFF TRAINING OBJECTIVES

A trained driver is a trusted driver. CHICOG will provide drivers with intensive training prior to their first day of Games service through a specific transport-oriented program. The training sessions will be integrated with the overall OCOG orientation program and include classroom and venue route training and account for restrictions and closures during the Games. General orientation as well as job-specific training materials will be used in the classroom. In addition, drivers will be accompanied by trained Olympic Family assistants with appropriate language skills and an in-depth understanding of the Games plan.

CHICOG will implement training in the areas of safety, incident management and reporting, protocol and communication for all transport staff. The testing of two-way communication devices, dispatch and GPS/AVL systems will also be covered. This training will include proper procedures for transporting people with disabilities as well as disability awareness.

STAFF TESTING OBJECTIVES

Athletes at test events will be transported by a workforce that is prepared for the Games. Prior to test events, CHICOG will perform readiness assessment and simulation exercises to test command and control operations, emergency response and incident management and travel demand management. CHICOG will use these events to assess and improve the skills of transport staff in the following areas:

- route navigation and familiarization
- parking, staging and loading-zone operations
- venue access control
- depot and dispatch operations
- GPS/AVL systems
- knowledge of roadway capacities and traffic control measures
- two-way communication systems
- vehicle screening

15.22

AUTORITES RESPONSABLES DES TRANSPORTS PENDANT LES JEUX

L'autorité chargée de la gestion de la circulation au sein de la municipalité de Chicago dirige actuellement le centre de contrôle et de commandement de la circulation de la ville de Chicago. Cette autorité réunit les agences de transport de la ville et de l'état, la police et les équipes d'intervention en cas d'accident. Pendant les Jeux, cette autorité municipale s'élargira pour englober toutes les agences sous l'autorité du commandement des transports olympiques. Cette structure permettra le contrôle et la gestion en temps réel des activités ayant une incidence sur le rendement des systèmes de transport à un moment où se poursuivront les opérations normales de la ville. L'intégration contrôlée de la circulation olympique et de la circulation ordinaire de la ville garantira que la voirie et les systèmes de transport de la cité continueront à fonctionner sans problème et que les déplacements de tous les groupes constitutifs se feront dans la sécurité et en toute efficacité.

L'autorité de gestion de la circulation s'est engagée à diriger le centre de contrôle et de commandement de la circulation et des transports, au moment des Jeux.

Le commandement des transports olympiques et le centre de coordination olympique seront responsables respectivement de la gestion et de la sécurité de la circulation. Le commandement des transports olympiques communiquera directement avec le centre de coordination olympique et le centre principal des opérations pour tous les problèmes de routine. Les problèmes exceptionnels seront répercutés vers le centre commun des opérations.

Les règles et procédures de communication seront définies et testées pour garantir que les voies de communication appropriées seront utilisées et que les sites olympiques seront prévenus comme il se doit.

15.23

INFORMATION ET COMMUNICATION

Pendant la procédure de sélection pour la billetterie, le CHICOG intégrera un système en ligne pour la détermination de la demande en transport. Il sera possible de programmer et de gérer efficacement les systèmes de transport olympique en déterminant à l'avance l'origine des acheteurs de billets, l'épreuve de leur destination et le mode de transport choisi. Les données de détermination de la demande serviront à modéliser et simuler le flux des véhicules et des piétons au départ et à destination des sites, ce qui permettra de préparer en conséquence les opérations des Jeux. Cette procédure servira également à élaborer un plan efficace de communication de la demande en transport qui fournira en temps réel des informations aux résidents de la ville et aux détenteurs de billets olympiques.

Pendant les Jeux, les transports de la ville de Chicago devront continuer à fonctionner efficacement. L'autorité chargée de la gestion de la circulation gèrera tous les systèmes de commandement et de contrôle de la circulation de la ville en utilisant un certain nombre de systèmes intelligents. Parmi ceux-ci figurent plus de 3 000 intersections commandées par des feux, des panneaux affichant des messages évolutifs, des caméras de contrôle de la circulation, des caméras partagées avec la police et des capteurs de chaussée. Les moyens de l'autorité municipale aideront Chicago à s'adapter rapidement en cas d'accident de la circulation, de ralentissements, de conditions météorologiques particulières et de déviation de la circulation. Outre ces systèmes, Chicago utilise actuellement divers services de nouvelles et de radiodiffusion ainsi que des outils de communication en ligne pour indiquer les durées de trajet à la minute près et les ralentissements.

Le CHICOG utilisera également les données recueillies pendant la procédure de gestion de la demande en transport et la procédure de billetterie pour signaler par téléphone mobile et courrier électronique aux intéressés en train d'effectuer leur déplacement les conditions de la circulation et les durées de trajet auxquelles ils doivent s'attendre.

**GRACE A UNE COMMUNICATION
BIEN CONÇUE ET DES MISES A JOUR
EN TEMPS REEL, CHICAGO GERERA
EFFICACEMENT LES DEMANDES
EN TRANSPORT OCCASIONNEES PAR
L'ACTIVITE OLYMPIQUE ET NON-
OLYMPIQUE.**

15.22

TRANSPORT AUTHORITY DURING THE GAMES

Chicago's Traffic Management Authority currently manages the traffic command and control center for the City of Chicago. This authority integrates local and state transport agencies, law enforcement and incident response teams. During the Games, the Traffic Management Authority will expand to include all agencies under the authority of the OTC. This structure will enable the real-time control and management of activities that affect the performance of transport systems while the city's normal operations continue. The controlled integration of Olympic and background traffic will ensure that the city's roadways and transit systems continue to operate smoothly and that the movement of all Olympic constituent groups is safe and efficient.

The Traffic Management Authority has committed to operate the transport and traffic command and control center during the Games.

The OTC and the Olympic Coordination Center will be responsible for traffic and security management, respectively. The OTC will communicate directly with the Olympic Coordination Center and Main Operations Center on all routine issues. Exceptional issues will be communicated to the Joint Operations Center.

Communication policies and procedures will be identified and rehearsed to ensure that the proper communication paths are utilized and that Olympic venues are notified accordingly.

15.23

INFORMATION AND COMMUNICATION

During the ticketing selection process, CHICOG will integrate a Web-based travel demand system. By identifying ticket buyers' origins, event destination and selected mode of transport in advance, the Olympic transport system can be efficiently scheduled and managed. The demand data will be used to model and simulate the flow of vehicles and pedestrians to and from venues, enabling Games operations to prepare accordingly. This process will also be used to develop an effective travel demand communications plan used to provide real-time information to Chicago residents and Olympic ticket holders.

During the Games, the City of Chicago must continue to run efficiently. The Traffic Management Authority will manage all traffic command and control systems in the city, utilizing a number of Intelligent Transportation Systems. These systems include more than 3,000 signal-controlled intersections, variable message signs, traffic control and shared law enforcement cameras and pavement sensors. The authority's capabilities will help Chicago adjust quickly to traffic incidents, delays, weather conditions and route redirection. In addition to these systems, Chicago currently communicates up-to-the-minute travel times and traffic delays through various news and radio broadcasters and online traffic communication channels.

CHICOG will also utilize the data captured in the ticketing and travel demand management process to notify people via cell phone and e-mail of current traffic conditions and travel times while en route.

**THROUGH PROPER COMMUNICATION
AND REAL-TIME UPDATES, CHICAGO
WILL EFFICIENTLY MANAGE THE
TRAVEL DEMANDS OF OLYMPIC AND
NON-OLYMPIC ACTIVITY.**



Des centres technologiques comme l'Argonne National Laboratory, le premier laboratoire des Etats-Unis, font de Chicago un leader mondial de l'innovation.

Technology centers such as the Argonne National Laboratory, the nation's first national laboratory, make Chicago a world leader in innovation.

TECHNOLOGIE
TECHNOLOGY

Chicago possède le premier réseau commercial de télécommunications terrestres des Etats-Unis, ce qui lui donne la base pour une plateforme technologique fiable, sûre et dûment éprouvée grâce à laquelle pourront être réalisés et diffusés les Jeux Olympiques et les Jeux Paralympiques.

McCormick Place, le plus grand complexe polyvalent d'Amérique du Nord et le site du CIRTV / CPP, accueille régulièrement de grandes manifestations comprenant des émissions simultanées à destination de la planète tout entière, et peut facilement être équipé pour les opérations mondiales des médias et des diffuseurs.

En sa qualité de leader mondial de la technologie et de l'innovation, la ville fera appel à des experts techniques possédant une expérience directe des Jeux passés, à des partenariats public-privé et à un vaste réservoir de talents enthousiastes.

La Commission fédérale des communications (Federal Communications Commission (FCC)) s'associera au CHICOG pour répondre aux besoins et exigences des Jeux en matière de sécurité et de communication.

16.1

MARCHE DES TELECOMMUNICATIONS A CHICAGO

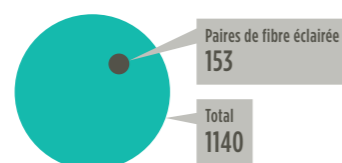
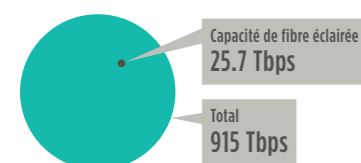
Le marché des télécommunications des Etats-Unis est l'un des plus ouverts et des plus concurrentiels au monde. Chicago représente une plateforme cruciale pour les infrastructures de pointe en matière de télécommunication, aux Etats-Unis, et sert de point nodal aux réseaux régionaux, nationaux et internationaux. En outre, la ville est la zone urbaine des Etats-Unis disposant du meilleur accès à Internet.

En 1996, le Congrès des Etats-Unis a adopté une loi sur les télécommunications qui a ouvert le marché national à la concurrence entre les sociétés de télécommunication. Il en a résulté un climat plus dynamique et plus concurrentiel pour les communications locales et longue distance, une offre plus riche en émissions par câble et une augmentation des divers autres services de vidéo.

Aujourd'hui à Chicago, tout un éventail de fournisseurs propose une vaste gamme de services portant sur tous les domaines de la communication, y compris la fourniture de services de loisirs et d'émissions à la demande.

L'Illinois Commerce Commission (ICC), une organisation créée en 1921 pour réglementer les fournisseurs du domaine des télécommunications et d'autres domaines d'utilité publique exerçant leur activité en Illinois, complète le pouvoir de surveillance de la Federal Communication Commission (FCC). L'ICC veille à l'existence, en Illinois, d'un environnement empreint d'une solide concurrence, en conciliant les intérêts des consommateurs et des fournisseurs existants ou nouveaux, dans le respect des règlements et lois en vigueur.

Infrastructure de télécommunication de Chicago



18 fournisseurs de fibres

31 fournisseurs de largeur de bande

27 fournisseurs américains / canadiens de services sur 28 ont une présence à Chicago

Chicago has the number one U.S. commercial terrestrial telecom network, which provides the foundation for a reliable, secure and well-tested technology platform to conduct and broadcast the Olympic and Paralympic Games.

McCormick Place, the largest multi-use facility in North America and the site of the IBC/MPC, regularly hosts large events with global simulcasts and is equipped for worldwide media and broadcast operations.

As a world leader in technology and innovation, Chicago will draw on technical experts with firsthand experience at past Games, strong public-private partnerships and a large, passionate talent pool.

The U.S. Federal Communications Commission will partner with CHICOG to support the demanding safety and communications needs of the Games.

16.1

CHICAGO'S TELECOMMUNICATIONS MARKET

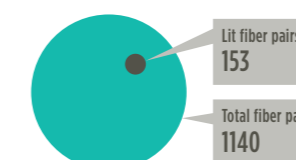
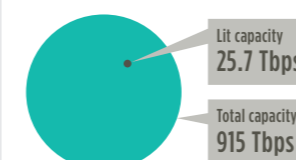
The telecommunications market in the United States is one of the most open and competitive in the world. Chicago is a key hub in the United States for advanced telecommunications infrastructure and serves as the connection for regional, national and international networks. In addition, the city is the most Internet-accessible urban area in the United States.

In 1996, the U.S. Congress passed the Telecommunications Act, which opened up all U.S. markets to competition by telecom companies. The result was a more dynamic, competitive climate in local and long-distance markets and an increase in cable programming and other video

services. Today in Chicago, multiple providers offer a wide range of services in every area of communications, including the delivery of entertainment services and on-demand programming.

The Illinois Commerce Commission (ICC), which was established in 1921 to regulate telecommunications and other utility service providers operating in Illinois, complements the regulatory oversight of the U.S. Federal Communication Commission (FCC). The ICC ensures a robust competitive environment in Illinois by balancing the interests of consumers and emerging and existing service providers in accordance with applicable statutes and rules.

Chicago's telecommunications infrastructure



18 fiber providers

31 bandwidth providers

27 out of 28 U.S./Canadian national service providers with point of presence

16.2

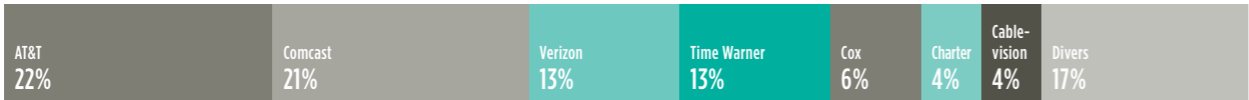
LICENCES DE TELECOMMUNICATION

Le marché des services par ligne fixe et des services mobiles, à Chicago, est extrêmement ouvert. Le principal fournisseur de la ville de Chicago et des zones environnantes est bien placé pour s'associer au CHICOG ainsi qu'au CIO et à ses partenaires pour mettre à la disposition des Jeux de 2016 un bouquet extraordinaire de services de télécommunication.

SERVICES PAR LIGNE FIXE

Le tableau ci-dessous indique la part de marché des fournisseurs nationaux de services en large bande qui sont pour la plupart présents dans la région de Chicago.

Parts du marché ligne fixe
Wireline market share



16.2

TELECOMMUNICATIONS LICENSES

The market in Chicago for wireline and wireless services is extremely open. The leading provider supporting the City of Chicago and surrounding areas is well positioned to partner with CHICOG, the IOC and its partners to deliver an outstanding telecommunications offering for the 2016 Games.

WIRELINE SERVICES

The chart below shows a breakdown in market share of the national broadband providers, most of whom have a presence in the Chicago area.

Parts du marché sans fil
Wireless market share



SERVICES MOBILES

Chicago 2016 est conscient des défis particuliers que pose l'organisation des Jeux, en matière de télécommunication. La ville de Chicago fait office de leader pour la mise en œuvre de solutions mobiles à large bande, tant pour le secteur privé que pour le secteur public. L'esprit de coopération des secteurs privé et public sera vital pour parvenir à satisfaire les besoins en progression constante que connaissent les Jeux, pour la transmission de la voix et des données. Chicago est bien placée dans ce domaine, bénéficiant de la présence de plusieurs fournisseurs majeurs qui concentrent leurs efforts sur des solutions novatrices.

Actuellement, à Chicago, les sociétés de télécommunication proposant des services de transmission des données à haute vitesse de troisième génération (3G) sont au nombre de quatre. En outre, de nombreux fournisseurs proposent déjà des services mobiles et sécurisés en large bande pour les ordinateurs personnels, par carte d'accès à Internet, dans une bande passante comprise entre 400 et 700 kbps à plus de 2,0 Mbps.

A la fin 2008, le principal fournisseur a mis en place un nouveau réseau de quatrième génération (4G)

à Chicago. Un réseau 4G fait appel à la technologie Internet (transmission uniquement par paquets, tout protocole Internet), et la combine avec d'autres applications et technologies, comme le Wifi et le WiMAX (Worldwide Interoperability of Microwave Access) ; il propose des bandes passantes allant de 100 Mbps (réseaux de téléphonie mobile) à 1 Gbps (réseaux Wifi locaux).

Ce fournisseur principal possède trois licences — l'une pour la fréquence 850 MHz et les deux autres pour la fréquence 1 900 MHz. Toutes les plages de fréquence seront compatibles avec la technologie et les infrastructures Global System for Mobile Communications (GSM), la plateforme dominante pour les réseaux de téléphonie mobile.

Le service Wifi est largement disponible à l'intérieur et autour de la région de Chicago. Le principal fournisseur de service de Chicago est également le principal fournisseur de Wifi aux Etats-Unis. Cette société possède déjà une longue expérience de la fourniture de réseaux fixes et mobiles aux Jeux Olympiques et sait parfaitement quel type d'installations est nécessaire pour répondre à la demande de la famille olympique.

WIRELESS SERVICES

Chicago 2016 recognizes the unique telecommunications challenges of staging the Games. The City of Chicago has been a leader in the implementation of wireless-broadband initiatives for both the private and public sectors. This spirit of public-private collaboration will be vital in meeting the ever-increasing wireless voice and data needs for the Games. Chicago is well positioned in this area, with several prominent telecommunications providers focused on technological innovation.

Four telecommunications companies currently offer third-generation (3G) high-speed data services in Chicago. In addition, many providers already offer secure, wireless broadband through Internet access cards for personal computers, with speeds ranging from 400–700 kbps to above 2.0 Mbps.

The leading provider launched a new fourth-generation (4G) network in Chicago in late 2008. A 4G network

operates on Internet technology (only packet based, all Internet protocol), combines it with other applications and technologies such as Wi-Fi and WiMAX (Worldwide Interoperability of Microwave Access) and runs at speeds ranging from 100 Mbps (in cell phone networks) to 1 Gbps (in local Wi-Fi networks).

The same provider has three licenses — one in the 850 MHz range and two in the 1,900 MHz range. All ranges will be able to support the Global System for Mobile Communications (GSM) technology and infrastructure, the dominant platform for mobile-phone networks.

Wi-Fi service is widely available in and around the Chicago area. The leading service provider in Chicago is also the largest provider of Wi-Fi in the United States. This company has a long history of supporting the Games with fixed and wireless networks and has a deep understanding of the build out necessary to meet the demands of the Olympic Family.

Services sans fil à large bande à Chicago

Génération	Technologie d'accès	Bande passante	Fournisseur	Remarques
3G	HSPA	1,7 Mbps normale, 3,6 to 14 Mbps pointe	AT&T	High speed downlink packet access
3G	EVDO — rév A	750 kbps normale, 2,4 Mbps pointe	Sprint	EVDO, révision A
3G	EVDO — rév A	1,8 Mbps téléchargement ascendant, 3,1 Mbps pointe	Verizon	EVDO, révision A
3G	UMTS	400 kbps normale, 2 Mbps pointe	T-Mobile	Universal mobile telecommunications systems
4G	LTE / WiMAX	100 Mbps à 1 Gbps	Divers	Long Term Evolution, Worldwide Interoperability for Microwave Access

Wireless-broadband services in Chicago

Generation	Access technology	Transmission speed	Vendor	Comments
3G	HSPA	1.7 Mbps typical, 3.6 to 14 Mbps peak	AT&T	High-speed downlink packet access
3G	EVDO — Rev A	750 kbps typical, 2.4 Mbps peak	Sprint	EVDO, Revision A
3G	EVDO — Rev A	1.8 Mbps upload, 3.1 Mbps peak	Verizon	EVDO, Revision A
3G	UMTS	400 kbps typical, 2 Mbps peak	T-Mobile	Universal mobile-telecommunications systems
4G	LTE/WiMAX	100 Mbps to 1 Gbps	Various	Long Term Evolution, Worldwide Interoperability for Microwave Access

16.3

ORGANISME DE REGULATION DU MARCHÉ
DES TELECOMMUNICATIONS

La Federal Communications Commission a été créée par la loi de 1934 sur les communications ; elle est chargée de réguler les communications intérieures (entre les états) et internationales, qu'elles se fassent par radio, par télévision, par lignes fixes, par satellite ou par câble. De toutes les agences gouvernementales, seule la FCC est habilitée à délivrer des licences pour les fréquences.

16.4

INFRASTRUCTURES ET TECHNOLOGIES EXISTANTES

Les réseaux existants à Chicago, en matière d'infrastructures et de technologie, ont été conçus, améliorés et testés afin qu'ils soient en mesure de faire face à une demande en constante progression de la part des entreprises. Le secteur commercial a bénéficié d'investissements constants, de la mise en œuvre de nombreux « plateaux de fournisseurs » interconnectés et d'un vaste réseau de fibres optiques. Jour après jour, l'infrastructure de la ville répond parfaitement aux besoins de ses nombreuses entreprises mondiales, de son centre des transports parmi les plus importants au monde et de son marché financier, le plus important de la planète. Le site du CIRTV / CPP et 13 sites de compétition sont desservis par un minimum de dix fournisseurs de connexion par fibres et quatre fournisseurs de points d'accès mobile et les autres sites de l'anneau olympique sont desservis par trois fournisseurs de connexion par fibres et deux fournisseurs de points d'accès mobile.

Il est manifeste que les communications par ligne fixe, à Chicago, joueront un rôle crucial pour satisfaire les besoins des diffuseurs ; cependant, le fait que la ville possède une topographie plate permettra une plus grande efficacité dans l'utilisation des technologies à ligne de visibilité directe. Les diffuseurs de la région ont une réelle expérience de l'envoi de signaux vers les côtes est ou ouest des Etats-Unis en empruntant des passerelles à fibre optique ou les liaisons montantes vers les satellites disponibles à Chicago, puis de là ils envoient les signaux vers l'étranger, par satellite ou câble optique sous-marin.

La poursuite des investissements de la part des sociétés de télécommunication est une garantie que tous les sites des Jeux Olympiques et des Jeux Paralympiques de 2016 disposeront d'une infrastructure de télécommunication stable et solide.

Une telle plateforme de communication permettra aux médias de transmettre dans le monde entier des résultats, reportages et informations possédant le haut niveau de qualité qu'exigent les Jeux.

Les microcellules Wifi seront disposées de façon superposée sur les sites, dans les espaces publics et dans les corridors de transport, ce qui aura pour effet de renforcer considérablement la capacité du réseau et, ainsi, de répondre à la demande accrue des opérations de la zone



technique et des spectateurs. En outre, des dispositifs sur roues dits « Cells on Wheels (COW) » et autres structures provisoires seront mis en place dans chaque site pour répondre aux besoins des Jeux en matière de communication sans fil.

L'infrastructure du principal fournisseur comprend plus de 2 100 réseaux optiques synchrones auto-cicatrisants SONET dont environ la moitié propose le très haut débit

16.3

REGULATORY BODY FOR TELECOMMUNICATIONS

The FCC, which was established by the Communications Act of 1934, is charged with regulating interstate and international communications by radio, television, wire, satellite and cable. The FCC is the sole government agency with the authority to issue spectrum licenses.

16.4

EXISTING INFRASTRUCTURE AND
TECHNOLOGY NETWORKS

Chicago's existing infrastructure and technology networks have been designed, enhanced and tested to meet the ever-increasing demands of business. The commercial sector has benefited from ongoing investment, the implementation of many interconnected carrier hotels and an extensive fiber network. On a daily basis, Chicago's infrastructure successfully meets the needs of many global corporations, one of the world's largest transportation centers and the world's largest financial exchange. The sites for the IBC/MPC and 13 competition venues are served by at least ten fiber providers and four provider cell sites, while the remaining venues in the Olympic Ring are served by three fiber providers and two provider cell sites.

While it is understood that Chicago's fixed-line communications will be critical to meet the needs of broadcasters, Chicago's flat topography greatly increases the effective use of line-of-site technology. Broadcasters in the area have proven experience sending signals to the East and West coasts of the United States via fiber gateways or Chicago's satellite uplink facilities and from there to international locations via satellite or undersea fiber.

Continued investments by telecommunications companies will ensure that all 2016 Olympic and Paralympic venues are supported by a stable and resilient telecommunications infrastructure. This platform will allow the media to deliver results, events and information to the world at the high level required for the Games. Wireless microcells will be layered into venues, public spaces and transport corridors, significantly boosting network capacity to accommodate the increased demands of back-of-house operations and spectators. In addition, Cells on Wheels (COWs) and other temporary structures will be installed in each venue to support the wireless requirements of the Games.

OC-48 voire supérieur et certains le très haut débit OC-192. Ces réseaux assurent la connexion aux divers réseaux de câbles transatlantiques, transpacifiques et des Amériques, ce qui offre à l'ensemble des utilisateurs l'accès aux autres réseaux de la planète.

En outre, Chicago présente l'avantage d'héberger le siège d'équipementiers majeurs et de grandes institutions de recherche. Ensemble, ces groupes sont en train de donner une forte impulsion aux essais d'une solution Ethernet fiable et modulable de 10 Gbps, sur des réseaux métropolitains et sur des réseaux étendus. Près de

400 000 personnes travaillent dans le secteur de l'informatique, à Chicago, dont plus de 30 000 dans l'industrie des télécommunications et environ 10 000 dans des secteurs en relation avec la diffusion ; ces personnes possèdent les compétences nécessaires et la volonté d'apporter le soutien sur le terrain qui complètera les réalisations des partenaires et des sponsors olympiques mondiaux pour l'informatique. Ces techniciens joueront un rôle important lorsqu'il s'agira d'assurer 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 la création, la gestion et la maintenance de l'ensemble des systèmes faisant appel à l'informatique.

The infrastructure of the leading provider consists of more than 2,100 self-healing Synchronous Optical Networks (SONET) networks, with approximately half at carrier levels of Optical Carrier (OC) 48 or higher and some providing OC-192. These networks connect to the various trans-Atlantic, trans-Pacific and Western Hemisphere cable systems, thereby offering all users access to other networks around the globe.

In addition, Chicago is headquarters to the world's leading equipment manufacturers and research institutions. These groups are collaborating to drive the testing of

highly reliable and scalable 10 gigabit ethernet in metropolitan and wide-area networks. Nearly 400,000 Chicago-based IT workers, including more than 30,000 workers in the telecommunications industry and approximately 10,000 workers in broadcasting-related fields, have the skills and desire to provide hands-on support to supplement the worldwide Olympic IT partners and sponsors. This workforce will play an important role in the 24-hours-a-day, seven-days-a-week effort to create, manage and maintain all IT-based systems.

16.5

CAPACITE ACTUELLE DU RESEAU MOBILE

Tous les sites sont couverts par plusieurs fournisseurs de communication sans fil et les voies menant aux sites bénéficient de la couverture de plusieurs entreprises de téléphonie mobile. Les principaux fournisseurs de services de télécommunication à Chicago assurent actuellement une couverture réseau mobile sur tous les sites envisagés pour les compétitions. AT&T/Cingular, Sprint/Nextel, Verizon et T-Mobile proposent la transmission des données à haute vitesse 3G à Chicago. Au fur et à mesure que la technologie 4G se répandra, la même fréquence pourra recevoir un nombre plus important d'utilisateurs.

McCormick Place, qui hébergera le CIRTV / CPP ainsi que 11 sites olympiques et 8 sports paralympiques, est bien équipée et dispose de la technologie la plus avancée pour les réseaux mobiles. Ce centre dispose de lignes fixes à haute vitesse et de réseaux sans fil à bande large avec plus de 500 bornes d'accès capables d'accueillir plus de 8 000 utilisateurs en même temps. Il dispose d'un grand choix de fournisseurs grâce à sa connexion directe avec le centre technologique de Lakeside, le plus important « plateau de fournisseurs » spécialement créé d'Amérique du Nord. Cette infrastructure assurera une couverture exceptionnelle aux diffuseurs.

L'infrastructure de télécommunication existante, à Chicago, est énorme et constituera une base sur laquelle il sera possible d'ajouter les capacités supplémentaires dont les Jeux ont besoin.

Infrastructure de réseau par site		Network infrastructure by venue					
Sport	Central principal Primary central office	Autre central (mini 1) Alternate (min 1 alt)		Anneaux SONET SONET rings	Paires en fibre Fiber pairs	Paires en cuivre Copper pairs	Sport
Village olympique	•	•		6	168	×	Olympic Village
CIRTV / CPP	•	•		6	168	×	IBC/MPC
Hôtel de la famille olympique	•	•		×	×	×	Olympic Family hotel
Athlétisme ; cérémonies	•	•		×	×	25	Athletics; ceremonies
Athlétisme : départ du marathon ; cyclisme sur route ; tir à l'arc	•	×		×	×	300	Athletics: marathon (start); Cycling: road; Archery
Aviron ; canoë-kayak : eaux calmes ; natation : eau libre 10 km	•	•		×	×	50	Rowing; Canoe/Kayak: flatwater; Aquatics: swimming (marathon 10 km)
Badminton ; basketball (qualifications) ; escrime ; gymnastique rythmique ; haltérophilie ; handball ; judo ; lutte ; tennis de table ; taekwondo ; volleyball	•	•		6	168	1,500	Badminton; Basketball (preliminaries); Fencing; Gymnastics: rhythmic; Weightlifting; Handball; Judo; Wrestling; Table Tennis; Taekwondo; Volleyball
Basketball (qualifications) ; natation : natation, natation synchronisée, plongeon, water-polo	•	•		×	×	25	Basketball (preliminaries); Aquatics: swimming, synchronized swimming, diving, water polo
Basketball ; gymnastique ; handball (finales)	•	•		3	456	200	Basketball; Gymnastics; Handball (finals)
Boxe	•	×		×	12	400	Boxing
Canoë-kayak : slalom ; voile ; volleyball de plage	•	•		×	24	250	Canoe/Kayak: slalom; Sailing; Volleyball: beach
Cyclisme : BMX, sur piste	•	•		×	×	×	Cycling: BMX, track
Cyclisme : contre-la-montre, sur route	•	×		×	×	50	Cycling: time trial, road
Cyclisme : VTT	•	×		×	×	25	Cycling: mountain bike
Equitation	•	×		×	×	50	Equestrian
Football	•	•		1	48	200	Football
Hockey	•	•		×	×	25	Hockey
Marathon	•	•		×	×	25	Marathon
Pentathlon moderne	•	×		×	12	176	Modern Pentathlon
Tennis	•	×		×	×	50	Tennis
Tir	•	×		×	×	50	Shooting
Triathlon	•	×		×	12	176	Triathlon
×				= à construire			
				= to be constructed			

16.5

CURRENT MOBILE-NETWORK CAPACITY

Multiple wireless providers offer coverage for all venues and roadways leading to the venues via multiple mobile-carrier sites. The leading telecommunications providers in Chicago currently supply mobile-network coverage to the competition venue sites. AT&T/Cingular, Sprint/Nextel, Verizon and T-Mobile offer 3G high-speed data services in Chicago. As 4G technology is adapted more widely, the same spectrum will be able to accommodate more users.

McCormick Place, the location of the IBC/MPC as well as 11 Olympic and 8 Paralympic sports, is well equipped with the most current mobile-network technology. The facility has high-speed fixed-line and wireless-broadband networks with more than 500 wireless access points that can accommodate in excess of 8,000 concurrent users. Its carrier diversity results from a direct connection to Lakeside Technology Center, North America's largest purposely developed carrier hotel. This infrastructure will provide exceptional coverage for broadcasters.

In total, Chicago's existing telecommunications infrastructure is massive and will serve as a foundation upon which to build additional capacity required for the Games.

16.6

INFRASTRUCTURES SUPPLEMENTAIRES POUR LES JEUX

Le CHICOG et les entreprises de télécommunication de la ville collaboreront étroitement avec les experts du CIO afin d'élaborer en partenariat le projet technologique des Jeux de 2016, y compris les procédures détaillées d'essai. Grâce à sa tradition de l'innovation et à son soutien à la mise en place d'infrastructures souples et ouvertes, la ville est bien placée pour apporter son soutien aux technologies que le CIO jugera nécessaires pour les Jeux de 2016. Comme l'a prouvé l'expérience des villes américaines qui ont accueilli les Jeux, par le passé, Chicago continuera d'améliorer son patrimoine technologique et veillera à ce que les Jeux puissent s'appuyer sur des réseaux fixes et mobiles suffisamment éprouvés.

La mise en œuvre de technologies nouvelles pour les dispositifs de téléphonie mobile, de transmission des données et de diffusion des Jeux de 2016 aura pour fondement les principes de sécurité, fiabilité et redondance. En outre, Chicago 2016 fera appel à des technologies éprouvées pour stimuler une prise de conscience environnementale et aider tous les groupes de clients à vivre les Jeux bleus-verts de façons plus interactives et plus exaltantes. Pour de plus amples détails sur les Jeux bleus-verts, veuillez vous reporter au thème 6.

Le principal fournisseur de réseaux de la ville a présenté une première ébauche du réseau qu'il sera prêt à mettre en place si Chicago est élue ville hôte des Jeux de 2016. Ce fournisseur a fait savoir qu'il ne prévoyait pas de facturer au CHICOG le coût de création du réseau olympique des Jeux de 2016, une approche en accord avec la pratique des éditions passées des Jeux sur sol américain. Le CHICOG aura à s'acquitter des tarifs d'utilisation normaux en vigueur aux Etats-Unis, au moment des Jeux. En outre, le CHICOG fournira les articles technologiques de la carte tarifaire à prix coûtant, sans la moindre marge bénéficiaire.

L'ébauche du réseau de télécommunication olympique et paralympique élaborée par ce fournisseur comporte les caractéristiques suivantes :

- Deux anneaux redondants SONET OC-192 — un anneau nord et un anneau sud — disposeront de points nodaux communs afin d'offrir une plus grande survivabilité et une multiplicité de points pour transporter les données et la voix entre les sites. Les installations situées à l'extérieur des anneaux seront desservies par deux liens Ethernet redondants offrant une bande passante de l'ordre du gigaoctet.
- Le réseau téléphonique consistera en 14 000 téléphones IP (Internet Protocol), 4 000 ports pour la messagerie vocale, un centre d'appels avec 100 standardistes et des passerelles centralisées. Des centraux redondants, sur



L'infrastructure de télécommunication de la ville servira de base aux diffuseurs olympiques qui pourront la développer pour retransmettre les Jeux dans le monde entier.

Chicago's telecommunications infrastructure offers a foundation that Olympic broadcasters can build upon to bring the Games to the world.

l'anneau, permettront l'accès au réseau téléphonique public commuté (PSTN).

- Grâce au surcroît de capacité qu'il permettra, le réseau de fibres optiques envisagé répondra aux exigences des diffuseurs. Les centres de diffusion bénéficieront de niveaux élevés de redondance et de secours.
- Les sites disposeront de la connectivité pour les données que leur fourniront les transferts de l'ordre du gigaoctet. En divers points des sites, en des lieux sécurisés, seront placés plusieurs commutateurs qui permettront le prélèvement des données.
- Un réseau vidéo IP, en circuit fermé et à 60 canaux permettra de diffuser dans l'ensemble des sites, y compris l'hôtel du CIO et le village olympique, les émissions consacrées aux sports, à la météorologie et aux spectacles.

Ce même fournisseur a investi 100 millions de dollars ces dernières années, dans la région de Chicago, afin d'améliorer la couverture du réseau ; il a indiqué qu'il poursuivrait ses investissements pendant les années précédant les Jeux.

16.6

ADDITIONAL INFRASTRUCTURE FOR THE GAMES

CHICOG and the city's telecommunications companies will collaborate closely with the IOC's experts and partner on the technology plan for the 2016 Games, including detailed testing procedures. Chicago's record of innovation and its approach to implementing open and flexible infrastructure makes the city well positioned to support technologies that the IOC deems necessary for the 2016 Games. As demonstrated by the experience of past U.S. Host Cities, Chicago will continue to enhance its technology offering and will ensure that the most current and well-tested fixed and mobile networks will be available for use during the Games.

The implementation of new technologies for mobile, data and broadcast transmission elements of the 2016 Games will be based on the core concepts of security, reliability and redundancy. Furthermore, Chicago 2016 will utilize proven technology to foster environmental awareness and help all client groups experience the Blue-Green Games in more interactive and exciting ways. For more detail on the Blue-Green Games concept, see Theme 6.

The city's leading network provider has submitted an initial draft design of the network it is prepared to build, should Chicago be chosen to host the 2016 Games. This provider has indicated that it does not anticipate charging CHICOG for the capital construction of the Olympic network for the 2016 Games, an approach consistent with past Games in the United States. CHICOG will be charged standard tariff usage rates in effect in the United States at the time of the Games. In addition, CHICOG will provide all technology rate card items at cost, with no profit margin added.

The vendor's initial design for the Olympic and Paralympic telecommunications network includes the following capabilities:

- Two redundant OC-192 SONET rings — a North and a South ring — will share common nodes to provide greater survivability and multiple points to move data and voice traffic between venues. Facilities that will be outside the rings would be served by two redundant gigabit ethernet links.
- The telephony network consists of 14,000 Internet protocol (IP) sets, 4,000 voice mail ports, a 100-agent call center and centralized gateways. Redundant Central Offices on the ring will provide access to the Public Switched Telephone Network (PSTN).
- By adding capacity, the proposed design of the fiber network will support the requirements of broadcasters. Broadcast centers will benefit from high levels of redundancy and backup.
- The venues will have data connectivity provided by gigabit handoffs. Multiple switches providing data drops will be placed throughout each venue in secure locations.
- A 60-channel IP-closed-circuit video network will allow sports, weather and entertainment programming to be shared among all venues, including the IOC hotel and the Olympic Village.

This same vendor has invested \$100 million in the Chicago area over the past couple years to boost network coverage and will continue this investment in the years leading up to the Games.

16.7

ATTRIBUTION DES RADIOFREQUENCES

La FCC est chargée de gérer et d'attribuer les fréquences nécessaires à la transmission radio, ce qui serait aussi sa fonction pour les Jeux. Le CHICOG établira un partenariat avec la FCC pour s'assurer de disposer de blocs inutilisés du spectre et pour demander formellement à d'autres agences nationales de prêter des canaux au comité d'organisation pendant toute la durée des Jeux. Le soutien

de la FCC aux Jeux prendra la forme d'une fourniture gratuite d'analyseurs de spectre et d'appareils de triangulation ainsi que d'équipes déployées sur les sites et chargées de régler les problèmes potentiels de radio-fréquences.

16.8

INSTANCE GOUVERNEMENTALE

Le président de la FCC a donné l'assurance qu'il était prêt à allouer, gérer et contrôler les fréquences nécessaires à l'organisation des Jeux Olympiques et des Jeux Paralympiques de 2016. La FCC a fait la preuve, par le passé, lors des récentes éditions des Jeux organisées aux Etats-Unis, qu'elle était disposée à apporter ce soutien aux comités d'organisation.

16.9

ATTRIBUTION GRATUITE DES FREQUENCES

La FCC s'est engagée à ne pas facturer la réservation des fréquences ni les services connexes utilisés par les athlètes, la famille olympique, les diffuseurs, les partenaires olympiques et les médias ; cette absence de facturation vaudra pour la période commençant un mois avant la cérémonie d'ouverture des Jeux Olympiques et finissant une semaine après la cérémonie de clôture des Jeux Paralympiques.

16.10

GESTION ET ATTRIBUTION DES RADIOFREQUENCES

Afin d'expliquer par le menu les procédures d'approvisionnement du matériel et de gestion des fréquences, le CHICOG mettra en place une équipe de coordination des fréquences constituée d'utilisateurs titulaires de fréquences, de la FCC, de principaux détenteurs de licences sans fil, de l'organisme de radio-télévision olympique (ORTO), du département d'Etat, d'autres diffuseurs clefs, du bureau de Gestion des urgences et de la communication (Office of Emergency Management and Communication (OEMC)) et de ses propres représentants. Tous les membres de la famille olympique auront accès à un intranet sécurisé pour se tenir au courant du statut des demandes et des approbations.

Le CHICOG œuvrera en coopération avec la Society of Broadcast Engineers (SBE), la FCC et divers groupes afin de définir une approche idoine pour l'attribution des fréquences. Parmi les étapes clefs figurent l'identification des utilisateurs titulaires de fréquences, la gestion de la procédure de demande et l'affectation des fréquences.

Le bureau régional de la FCC à Chicago a joué un rôle essentiel lors de manifestations internationales passées : Coupe du monde 1994 de la FIFA, expositions automobiles, congrès de partis politiques et éditions passées des Jeux sur sol américain.

16.7

ALLOCATION OF RADIO FREQUENCIES

The FCC is responsible for controlling and allocating frequencies necessary for radio transmission and would do so for the Games. CHICOG will partner with the FCC to secure blocks of unused spectrum and to make formal requests of other national agencies to loan the organizing committee channels for the duration of the Games.

The FCC will support the Games by providing spectrum analysis, triangulation devices and venue teams free of charge to assist with potential radio frequency issues.

16.8

GOVERNMENT AUTHORITY

The chairman of the FCC has guaranteed that it is prepared to allocate, manage and control the necessary frequencies for the organization of the 2016 Olympic and Paralympic Games. The FCC has a proven track record of providing this support to organizing committees for recent Games hosted in the United States.

16.9

ALLOCATED FREQUENCIES FREE OF CHARGE

The FCC has guaranteed that there will be no fee charged for frequency reservations and services of allocated frequencies for athletes, the Olympic Family, broadcasters, Olympic partners and the media from one month before the Opening Ceremony of the Olympic Games to one week after the Closing Ceremony of the Paralympic Games.

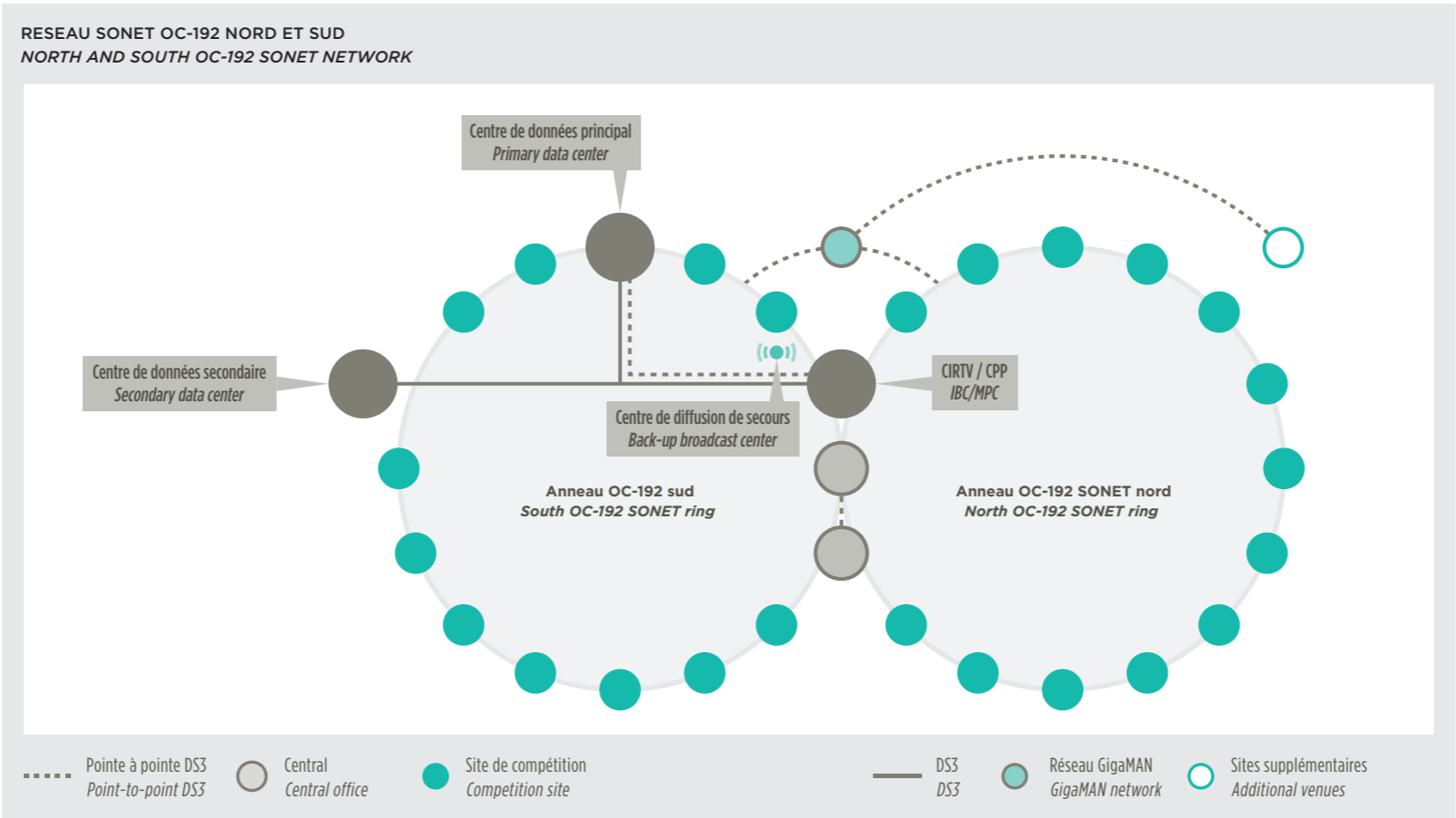
16.10

RADIO FREQUENCY MANAGEMENT AND ALLOCATION

To provide detailed processes for procurement and frequency management, CHICOG will establish a Games-related frequency coordination team consisting of incumbent users, the FCC, major wireless license holders, the Olympic Broadcast Organization (OBO), the State Department, other key broadcasters, Chicago's Office of Emergency Management and Communication (OEMC) and CHICOG representatives. All members of the Olympic Family will be able to access a secure intranet site for status updates on all filing requests and approvals.

CHICOG will work with the Society of Broadcast Engineers (SBE), the FCC and other groups to determine the appropriate approach to allocating frequencies. Key steps will include identifying incumbent frequency users, managing the application process and assigning frequencies.

The FCC's Chicago Field Office has played a key role in past international events, including the 1994 FIFA World Cup, automotive shows and political conventions, as well as with previous Games in the United States.



16.11

SERVICES DE RADIO DE TYPE « TRUNK »

Dans la région du grand Chicago, les services de radio de type « trunk » (radios à ressources partagées) disposent de fréquences dans les bandes VHF, UHF, 700 MHz, 800 MHz et 900 MHz. Actuellement, la ville de Chicago possède des dizaines de fréquences sous licence, dans la bande UHF, qui pourraient être utilisées pour les services de type « trunk » à l'avenir. Une partie du spectre, la bande de 800 MHz, est accordée sous licence aux réseaux de radios à ressources partagées ; tel est le cas du réseau STARCOM21 qui couvre tout l'Illinois (réseau radio tout numérique pour la sécurité publique), de réseaux de radio de type « trunk » de certains comtés ou zones suburbaines et de plusieurs réseaux de radio de la ville de Chicago.

En fonction des besoins, ces réseaux locaux et étendus seront intégrés aux réseaux existants de sécurité publique, afin d'en garantir l'interopérabilité. En outre, en cas de besoin, ces réseaux seront développés pour pouvoir héberger les plus de 7 000 radios, 100 canaux

et nombreux groupes de discussion nécessaires à la coordination des sites de compétition et des sites de manifestations, pendant les Jeux.

Une nouvelle bande du spectre, autour de 700 MHz, à été affectée à la radio de type « trunk » dans la région de Chicago. Une partie du spectre des bandes VHF et UHF a été attribuée aux réseaux de radio de type « trunk » privés ou commerciaux.

L'OEMC, le centre d'intervention en cas d'urgence de la ville de Chicago, dispose de 15 000 m² de locaux ultramodernes où sont installés le centre des opérations, le centre des accidents de la ville (City Incident Center) et le centre commun des opérations (Joint Operations Center). Ces locaux sont dotés des toutes dernières innovations en matière de conception audio-visuelle et équipés de systèmes de commutation radio à la pointe du progrès afin d'accroître l'efficacité et l'interopérabilité des communications entre les différents services de la ville.

16.12

SERVICES DE RADIO DE TYPE « TRUNK » : COUVERTURE LOCALE ET RÉGIONALE

Il existe plusieurs types de réseaux radio de type « trunk » à Chicago et dans la région, destinés à une utilisation par les agences de sécurité publique, les autorités et les entreprises. Les réseaux existants offrent une couverture

fiable et éprouvée dans l'ensemble de la ville et de la région. Ces réseaux seront améliorés au fur et à mesure que de nouvelles technologies feront leur apparition et deviendront disponibles.

Autres réseaux radio

Réseau	Bande	Remarques
Comté Cook (ville de Chicago)	800 Mhz	Mode mixte (numérique et analogique)
Ville de Chicago	800 Mhz	Plusieurs petits systèmes de radio de type « trunk » à site unique
Département de l'Aviation de Chicago	800 Mhz	Deux systèmes de radio de type « trunk » (aéroport international O'Hare) Un système (aéroport international Midway)
Bureau de gestion des urgences et de la communication (OEMC) de Chicago	800 Mhz	Système radio analogique de type « trunk » pour la division du crime organisé de la police de Chicago
Consortium de communication du nord-est de l'Illinois	800 Mhz	Mise en place prévue en 2009
Comté Lake	800 Mhz	Système radio de type « trunk » EDACS

16.13

SERVICES DE RADIO DE TYPE « TRUNK » : NOMBRE D'ABONNÉS

En juillet 2008, on comptait 15 000 abonnés au réseau numérique de type « trunk » couvrant l'Illinois. Environ 5 000 abonnés utilisent le réseau du comté Cook. Les réseaux à ressources partagés « Aviation » et « Crime organisé » de la ville de Chicago comptent

800 utilisateurs. Les réseaux privés de radio servent des centaines d'utilisateurs professionnels à Chicago, preuve que le secteur de la radio commerciale est très vigoureux dans la ville.

16.11

TRUNK RADIO SERVICES

In the greater Chicagoland area, there is currently spectrum allocated to trunked radio services in the VHF, UHF and 700, 800, and 900 MHz bands. The City of Chicago currently has dozens of frequencies licensed in the UHF band that could be used for trunked radio in the future. Part of the 800 MHz spectrum is licensed to trunked radio networks such as the statewide STARCOM21 network, (the all-digital, public-safety radio network), county and suburban trunked radio systems and several City of Chicago radio systems.

These local and wide-area radio networks will be integrated, where needed, with existing public-safety networks to ensure interoperability. In addition, these networks will be enhanced, as needed, to support the more than 7,000 radios, 100 channels and numerous talk

groups needed to coordinate the competition and noncompetition venues during the Games.

New spectrum in the 700 MHz band has been allocated in the Chicago region for trunked radio. Spectrum in the VHF and UHF bands has been allocated for private and commercial trunked radio systems.

The OEMC, the City of Chicago's centralized emergency response center, is host to a state-of-the-art, 15,000 m² facility that houses the Operations Center, City Incident Center and Joint Operations Center. The facility features the latest in audio-visual design innovations and is equipped with advanced radio switching to make communications among city departments more efficient and interoperable.

16.12

TRUNK RADIO: LOCAL AND REGIONAL COVERAGE

Chicago and the surrounding region have several types of trunked radio networks for use by public-safety agencies, governments and businesses. These existing networks offer proven and reliable coverage throughout

the city and region. As new technology is developed and becomes available, these networks will continue to be enhanced.

Other trunk radio networks

Network	Band	Comments
Cook County (City of Chicago)	800 Mhz	Mixed Mode (digital and analog)
City of Chicago	800 Mhz	Several small single-site trunked radio systems
Chicago Department of Aviation	800 Mhz	Two trunked radio systems (O'Hare Intl. Airport) One at Midway Intl. Airport
Chicago Office of Emergency Management and Communications	800 Mhz	Analog trunked radio system for the Chicago Police Organized Crime Division
Northeast Illinois Communications Consortium	800 Mhz	Scheduled to deploy in 2009
Lake County	800 Mhz	EDACS trunked radio system

16.13

TRUNK RADIO: SUBSCRIBER BASE

As of July 2008, the statewide digital trunked network had 15,000 subscribers. Approximately 5,000 subscribers use Cook County's trunked radio system. The City of Chicago's Aviation and Organized Crime trunked systems

has 800 users. Private radio networks support hundreds of business users in Chicago, evidence of the city's vibrant commercial-radio industry.



McCormick Place, à quelques pas seulement du village olympique, accueillera le CIRTV / CPP ainsi que le complexe sportif du lac Michigan, le site de 11 sports olympiques et de 8 sports paralympiques.

McCormick Place, just steps from the Olympic Village, will host the IBC/MPC and the Lake Michigan Sports Complex, home to 11 Olympic and 8 Paralympic sports.

OPERATIONS DES MEDIAS
MEDIA OPERATIONS

Le CIRTV / CPP élira domicile à McCormick Place, le plus grand complexe polyvalent d'Amérique du Nord, ce qui procurera aux médias un vécu des Jeux spectaculaire, en plein cœur de la cité.

Situé à proximité immédiate du village olympique, McCormick Place abritera également le complexe sportif du lac Michigan. Cet ensemble accueillera 11 sports olympiques et 8 sports paralympiques et se trouvera à une distance maximum de 8 km par rapport au site de compétition de 11 autres sports, ce qui permettra aux médias de couvrir un grand nombre de sports en toute efficacité et sans dépenses exagérées.

McCormick Place est équipé de la technologie la plus moderne et sa vaste esplanade des transports permettra des liaisons rapides et faciles avec les sites de compétition et les sites d'hébergement des médias.

Le plan d'hébergement de Chicago 2016 prévoit tout un éventail d'hôtels de qualité à proximité du CIRTV / CPP, pour les représentants des médias ; des logements à coût faible, en cité universitaire, compléteront les options disponibles pour l'hébergement.

17.1

CENTRE INTERNATIONAL DE RADIO ET TELEVISION (CIRTV) ET CENTRE PRINCIPAL DE PRESSE (CPP)

Le CIRTV et le CPP seront installés ensemble, à l'intérieur de McCormick Place, le plus grand complexe d'Amérique du Nord pour les congrès et les expositions. Chicago 2016 est pleinement conscient que le CIRTV / CPP, le lieu qui accueille les médias olympiques et paralympiques, constitue la pierre de touche de la retransmission des récits de célébrations et de triomphes sportifs vers un public planétaire. La place qui lui est réservée dans le projet pour les Jeux présentera de nombreux avantages pour les médias et le Mouvement olympique.

EMPLACEMENT STRATEGIQUE

McCormick Place est situé le long du rivage du lac Michigan, au cœur de la cité, juste à côté du village olympique, le centre du projet de Chicago 2016 pour les Jeux. Le complexe est divisé en quatre halls contigus (nord, sud, ouest et Lakeside Center) qui offrent 297 300 m² d'espace polyvalent et modulable. Le CIRTV / CPP sera desservi par des itinéraires majeurs du réseau olympique de transport. Le complexe est relié aux autres quartiers de la ville par de nombreuses voies, dont Lake Shore drive.

Le CIRTV / CPP sera situé à une distance maximum de 8 km par rapport au site de compétition de 11 autres sports, y compris le stade olympique. Le comexe sportif du lac Michigan, à McCormick Place accueillera onze sports olympiques et huit sports paralympiques, ce qui

permettra aux médias de couvrir les épreuves de ces sports sans devoir quitter le périmètre de sécurité de CIRTV / CPP.

UN COMPLEXE IDEAL

McCormick Place est un complexe qui se prête bien à l'hébergement du CIRTV / CPP. Ses vastes espaces ouverts peuvent être adaptés aux opérations des médias et le voisinage du CIRTV / CPP permet un partage des services et des infrastructures, comme l'esplanade des transports.

Conformément au manuel technique du CIO, McCormick Place constitue un bâtiment existant avec une utilisation après les Jeux clairement définie ; en faire le siège du CIRTV / CPP est un choix durable et économiquement responsable. McCormick Place est également l'un des complexes les plus vastes de ceux qui se distinguent par le respect de l'environnement dans leur conception. En 2007, le hall ouest est devenu la plus grande construction nouvelle des Etats-Unis à obtenir la certification LEED® (Leadership in Energy and Environmental Design, leadership dans le domaine de la conception énergétique et environnementale) de la part de l'U.S. Green Building Council.

Voir au dos les plans détaillés de McCormick Place. ►

The IBC/MPC will be located in McCormick Place, the largest multi-use facility in North America, providing the media with a spectacular Games experience in the heart of the city.

Located adjacent to the Olympic Village, McCormick Place will also be home to the Lake Michigan Sports Complex, which will host 11 Olympic and 8 Paralympic sports and be within 8 km of the competition venues for 11 other sports, allowing the media to cover many sports efficiently and cost effectively.

McCormick Place is equipped with the most up-to-date technology and its ample transportation mall will offer the media quick and easy access to competition venues and media accommodations.

Chicago 2016's accommodation plan provides a wide range of quality hotel rooms near the IBC/MPC for members of the media; low-cost university housing will also be available as a lodging option.

17.1

INTERNATIONAL BROADCAST CENTER (IBC) AND MAIN PRESS CENTER (MPC)

The IBC and MPC will be co-located and housed within McCormick Place — the largest convention and exhibition facility in North America. Chicago 2016 recognizes that as the home of the Olympic and Paralympic media, the IBC/MPC is the cornerstone for bringing the stories of athletic triumph and celebration to a global audience. Its orientation in the Games plan will deliver numerous benefits to the media and to the Olympic Movement.

A STRATEGIC LOCATION

McCormick Place is located along the lakefront in the heart of Chicago and is adjacent to the Olympic Village, the center of Chicago 2016's Games plan. The facility is divided into four contiguous halls (North, South, West and Lakeside Center) that offer 297,300 m² of flexible, multi-use space. The IBC/MPC will be served by major routes on the Olympic Transport System. Numerous roads, such as Lake Shore Drive, link McCormick Place to other areas of the city.

The IBC/MPC will be within 8 km of the competition venues for 11 other sports, including the Olympic Stadium. Eleven Olympic and eight Paralympic sports will be staged in the Lake Michigan Sports Complex at McCormick Place, allowing the media to cover these events without leaving the secured perimeter of the IBC/MPC.

AN IDEAL FACILITY

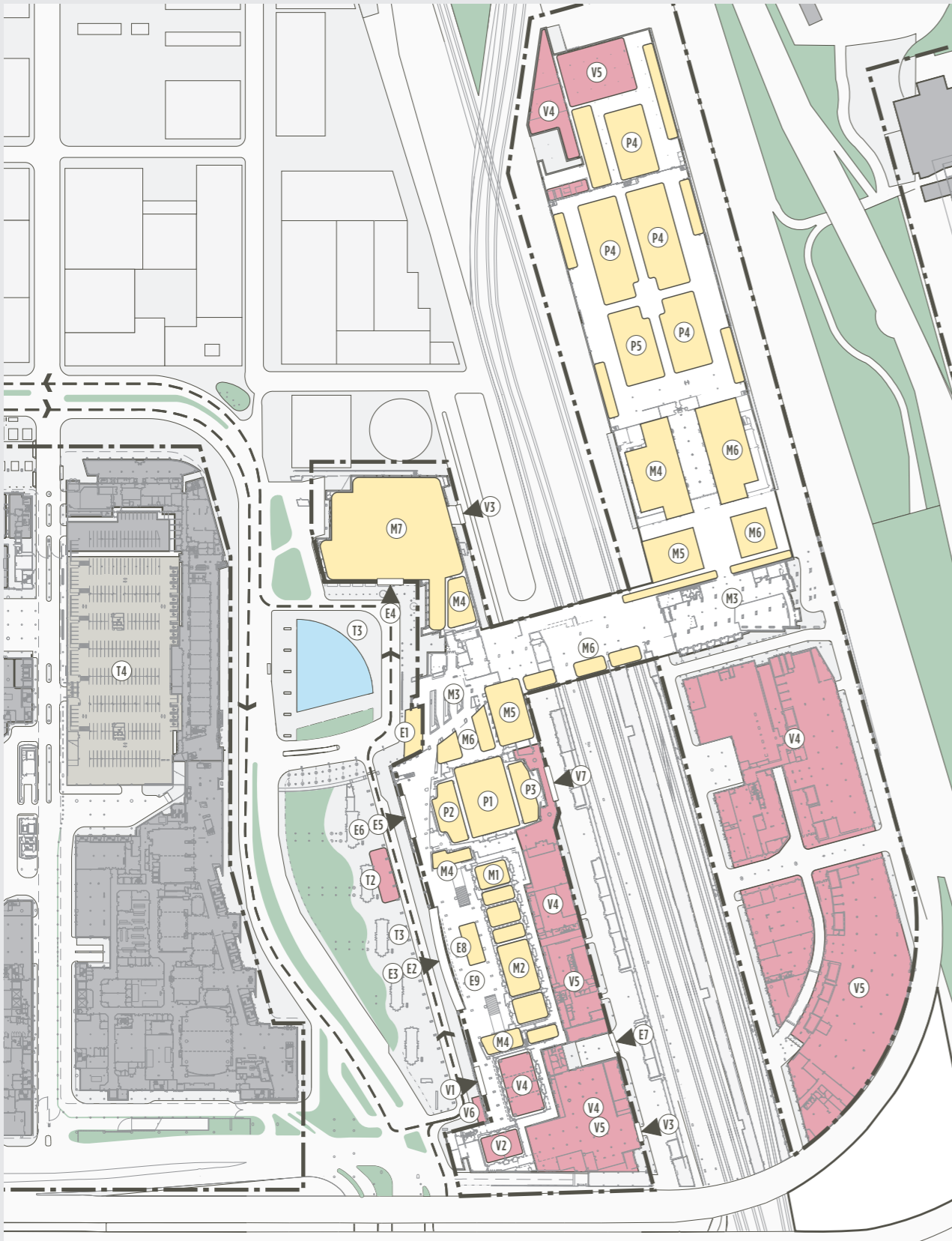
McCormick Place is well suited to accommodate the IBC/MPC. The facility's large, open spaces can be adapted for media operations, and the co-location of the IBC/MPC allows for the sharing of services and facilities such as transport hubs.

In accordance with the IOC technical manual, McCormick Place is an existing building with a defined use after the Games, making its designation as home to the IBC/MPC sustainable and economically responsible. McCormick Place is also one of the largest facilities to be recognized for its environmentally responsible construction. In 2007, the West Hall became the largest new-construction building in the United States to be certified as a LEED® structure by the U.S. Green Building Council.

McCormick Place is one of the busiest convention and trade show facilities in the world, hosting approximately three million people each year. The facility is incredibly flexible and adaptable and meets the technical demands of hundreds of diverse shows and conventions annually.

The IBC will be constructed in the 78,000 m² of exhibition space in the McCormick Place's South Hall. This building also has 16,000 m² of meeting rooms. Because McCormick Place was conceived as a multi-use convention center, its high ceilings (up to 15.2 m) and large open spaces can easily accommodate the construction of broadcast studios.

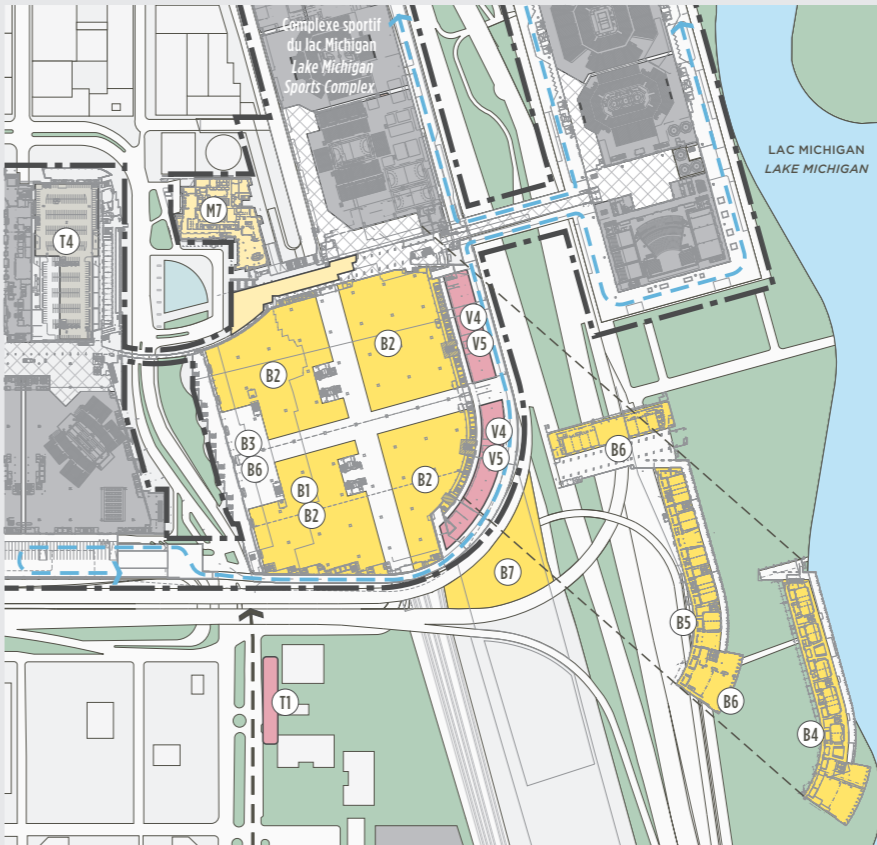
◀ Detailed site plans of McCormick place are located behind this page.



Plan du site, CPP, niveau 1
Site plan, MPC, level 1

ENTREE
ENTRANCE

- | | | | | | |
|----|--|----|--|----|--|
| E1 | Centre des laissez-passer d'invité et d'accréditation
Guest pass and accreditation center | E4 | Entrée des médias
Media entry | E7 | Entrée des VIP / athlètes
VIP/Athlete entry |
| E2 | Entrée principale des médias
Main media entry | E5 | Entrées des photographes
Photographer entry | E8 | Comptoir d'information principal
Main help desk |
| E3 | Entrée des diffuseurs
Broadcast entry | E6 | Entrée prioritaire
Fast-track entry | E9 | Hall principal
Main lobby |



Plan du site, CIRTV, niveau 3
Site plan, IBC, level 3

CENTRE PRINCIPAL DE PRESSE
MAIN PRESS CENTER

- | | |
|----|---|
| P1 | Salle de travail des médias
Media workroom |
| P2 | Salle de travail des photographes
Services aux photographes
Placards
Photographer work room
Photographer services
Lockers |
| P3 | Impression des résultats et boîtes d'information
Administration SAO
Opérations de presse
Results printing and info cubes
ONS administration
Press operations |
| P4 | Espaces des agences de presse / photographiques
News and photo agency spaces |
| P5 | Opérations des médias des CNO et futurs COJO
NOC media operations and future COJOs |
| M1 | Bureaux du CIO
IOC offices |
| M2 | Auditorium
Salles d'interview
Salons d'attente
Auditorium
Interview rooms
Green rooms |

- | | |
|----|--------------------------|
| M3 | Salon
Lounge |
| M4 | Café / bar
Café/bar |
| M5 | Restaurant
Restaurant |

- | | |
|----|---------------------------------------|
| M6 | Services aux médias
Media services |
| M7 | Hôtel des médias
Media hotel |

CENTRE INTERNATIONAL DE
RADIO ET TELEVISION
INTERNATIONAL BROADCAST CENTER

- | | |
|----|---|
| B1 | Installations techniques de l'organisme
de radiotélévision olympique
OBO technical facilities |
| B2 | Installations des détenteurs de droits
Rights-holder facilities |
| B3 | Services d'information
Bureau d'information
Bureau de réservation
Information services
Information office
Booking office |
| B4 | Bureaux administratifs
Administration offices |
| B5 | Agence d'actualité de la télévision olympique
Olympic television news agency |
| B6 | Services de diffusion
Broadcast services |
| B7 | Zone de réception / transmission satellite
Satellite farm |

OPERATIONS DES SITES
VENUE OPERATIONS

- | | |
|----|--|
| V1 | Entrée du personnel et des volontaires
Staff and volunteer entry |
| V2 | Services au personnel et aux volontaires
Staff and volunteer services |

- | | |
|----|--|
| V3 | Entrée technique
Operations entry |
| V4 | Opérations
Operations |
| V5 | Logistique / entreposage carte tarifaire
Logistics/rate card storage |
| V6 | Pointage du personnel et des volontaires
Staff and volunteer check-in |

TRANSPORT
TRANSPORT

- | | |
|----|--|
| T1 | Zone de contrôle des véhicules
Vehicle-screening area |
| T2 | Gestion du transport
Transport management |
| T3 | Plate-forme des transports des médias
Media transport hub |
| T4 | Parking des médias
Media parking |

LEGENDE GRAPHIQUE
GRAPHIC LEGEND

- | | |
|-----|--|
| --- | Itinéraire de transport
Transport route |
| --- | Périmètre sécurisé
Secure perimeter |
| ▶ | Entrée du site
Venue entry |
| --- | Navette interne des médias
Internal media shuttle |

McCormick Place est l'un des centres de congrès et d'expositions les plus fréquentés au monde, avec environ trois millions de visiteurs chaque année. Le complexe est d'une extraordinaire souplesse et modularité et il répond aux exigences techniques de centaines d'expositions et congrès très divers, chaque année.

Le CIRTV sera aménagé dans les 78 000 m² de l'espace d'exposition du hall sud de McCormick Place. Ce bâtiment dispose en outre de 16 000 m² de salles de réunion. Pour avoir été conçu comme un complexe de congrès polyvalent, McCormick Place possède des plafonds élevés (pouvant atteindre 15,2 mètres de hauteur) et de vastes espaces ouverts qui permettront d'aménager facilement des studios de télévision.

Le CPP sera aménagé dans le hall nord qui possède plus de 65 000 m² d'espaces modulables, 29 salles de réunion, des zones techniques et des installations auxiliaires. Les zones fonctionnelles communes, comme l'esplanade des transports et les salles d'interview, seront situées au premier niveau du hall sud. La salle des pas perdus, bordée de boutiques et de restaurants et offrant divers services aux visiteurs, reliera les halls nord et sud, procurant aux médias un accès direct et rapide aux deux bâtiments.

Les travaux pour le CIRTV / CPP consisteront en des aménagements olympiques spécifiques aux Jeux. Cependant, dans la mesure où des travaux prolongés seront nécessaires pour réaliser le CIRTV, la Metropolitan Pier and Exposition Authority (MPEA), la régie municipale qui gère le site, a accepté un calendrier prévoyant une utilisation progressive. Ce calendrier répondra aux besoins des diffuseurs olympiques et de la construction du CIRTV tout en permettant à d'autres zones de McCormick Place de continuer à fonctionner. Après les Jeux, McCormick Place redeviendra le principal complexe de congrès et d'expositions d'Amérique du Nord.

CAPACITES TECHNOLOGIQUES

McCormick Place s'est forgé la réputation de leader technologique et le complexe continue de montrer qu'il est résolu à proposer les plus récentes innovations techniques. McCormick Place dispose des capacités techniques suivantes :

- plus de 500 bornes Wifi capables de servir simultanément plus de 8 000 utilisateurs
- un réseau étendu et ultramoderne de fibres optiques et de câbles
- Un environnement totalement redondant ayant, au cœur du réseau, 7 routeurs de commutation 6500 de Cisco
- des capacités immenses en matière d'alimentation électrique, d'alimentation en eau, d'évacuation des eaux usées et de climatisation
- six groupes électrogènes

Des lignes fixes et des réseaux Wifi à bande large et à haut débit ont été installés dans l'ensemble du complexe. La variété des entreprises de télécommunication y assurant leurs services — grâce à une connexion directe au plus grand « plateau de fournisseurs » (présence physique des principaux fournisseurs de liaisons intercircscriptions par réseau fixe) d'Amérique du Nord, spécialement mis en place — garantira une couverture exceptionnelle aux diffuseurs.

EXPERIENCE OLYMPIQUE

L'équipe de Chicago 2016 est constituée de membres qui ont exercé des fonctions de responsabilité pour les opérations des médias lors de multiples éditions des Jeux Olympiques ou des Jeux Paralympiques et qui, partant, comprennent les besoins spécifiques des diffuseurs détenteurs de droits. Le CHICOG va coopérer avec toutes les entités pertinentes, lors de la phase de planification et de construction du CIRTV ainsi que pendant toute la durée des Jeux. Grâce à une coordination adéquate avec ces entités, le CHICOG offrira un service exceptionnel à l'organisme de radio-télévision olympique (ORTO). En outre, le CHICOG veillera à ce que les services de la carte tarifaire soient proposés à un prix raisonnable, afin de permettre aux radiodiffuseurs de réaliser leur mission sans devoir supporter des coûts prohibitifs.

PLATES-FORMES DES TRANSPORTS

La zone des transports de McCormick Place est conçue pour permettre le mouvement de dizaines de milliers de congressistes et sera en mesure de répondre aux besoins des médias, lors des Jeux.

LA PLATE-FORME DES TRANSPORTS DESTINEE AUX MEDIAS SERA SITUEE JUSTE A L'EXTERIEUR DU CIRTV / CPP ; ELLE ENGLOBERA LE CENTRE D'ACCREDITATION DES MEDIAS, OFFRANT AINSI AUX REPRESENTANTS DES MEDIAS UN ACCES FACILITE AU CIRTV / CPP.

La zone de rassemblement des véhicules pourra accueillir des véhicules en attente appelés à compléter les véhicules en service si leur nombre ne suffit pas.

STATIONNEMENT ET PLACEMENT

Conformément au manuel technique du CIO, le CHICOG fournira gratuitement 800 places de stationnement au CIRTV et 300 places au CPP. Il existe actuellement un total de 6 275 places dont une partie pourra être réservée par le biais de la carte tarifaire. McCormick Place possède des installations éprouvées et des quais de chargement qui accueillent régulièrement des milliers de tonnes de fret. Ces installations seront aptes à répondre aux besoins d'organisation pendant la construction de l'espace des radiodiffuseurs ainsi que pendant les Jeux.

The MPC will be housed in the North Hall, which has more than 65,000 m² of flexible space, 29 meeting rooms, service areas and support facilities. Shared functional areas such as the transport hub and interview rooms will be located on the first floor of the South Hall. The Grand Concourse, which includes retail shops, restaurants and other services, connects the North and South halls and will provide the media with quick, direct access to both buildings.

All build outs for the IBC/MPC will consist of an overlay for the Games. However, since an extended construction schedule will be needed to complete the IBC, the Metropolitan Pier and Exposition Authority (MPEA) has agreed to a schedule of gradual use. This schedule will meet the needs of Olympic broadcasters and IBC construction while also allowing for other areas of McCormick Place to continue to be used for commerce. After the Games, McCormick Place will return to its role as the leading convention and trade show facility in North America.

TECHNOLOGICAL CAPABILITIES

McCormick Place has a reputation as a technology leader and continues to demonstrate a commitment to offering the latest technological innovations. It features the following technical capabilities:

- more than 500 wireless access points that can serve more than 8,000 concurrent users
- an extensive, state-of-the-art fiber-optic and cabled network
- a fully redundant environment that includes 7 Cisco 6500 series switching routers, which constitute the core of the network
- immense electrical, plumbing and cooling capabilities
- six backup generators

High-speed fixed-line and wireless-broadband networks have been installed throughout the facility. McCormick Place's carrier diversity will provide exceptional coverage for broadcasters, courtesy of a direct connection to North America's largest purposely developed "carrier hotel" (the physical presence of the most significant interexchange fixed-network providers).

OLYMPIC EXPERIENCE

The Chicago 2016 team consists of members that have served in senior-level roles in media operations at multiple Olympic and Paralympic Games and understand the specific needs of rights-holding broadcasters. CHICOG will work with all relevant entities in the planning phase, during the IBC construction and throughout the Games period. By coordinating with these groups in the appropriate manner, CHICOG will provide exceptional service for the Olympic Broadcast Organization (OBO). In addition, CHICOG will ensure that rate card services are reasonably priced to allow broadcasters to carry out their responsibilities without incurring undue costs.

TRANSPORT HUBS

McCormick Place's transportation area is designed to handle the movement of tens of thousands of convention attendees and will meet the demands of the media during the Games.

THE MEDIA TRANSPORT HUB WILL BE LOCATED DIRECTLY OUTSIDE THE IBC/MPC AND WILL INCLUDE THE MEDIA ACCREDITATION CENTER, ENSURING EASY ACCESS FOR MEMBERS OF THE MEDIA TO THE IBC/MPC.

Staging areas will accommodate immediate on-site call-up as well as additional equipment.

PARKING AND MARSHALLING

In accordance with the IOC technical manual, CHICOG will provide 800 parking spaces at the IBC and 300 at the MPC free of charge. A total of 6,275 parking spaces currently exist, and a portion will be made available through a rate card structure. McCormick Place offers proven facilities and loading docks that routinely handle thousands of tons of freight. These facilities will meet the marshalling demands during construction of the broadcast space as well as for the Games.

17.2

HEBERGEMENT DES MEDIAS

Le plan d'hébergement de Chicago 2016 ne prévoit pas de village des médias. La concentration élevée d'établissements de qualité à proximité du centre des Jeux suffira à satisfaire les besoins de tous les représentants des radiodiffuseurs et de la presse écrite. Chicago 2016 a réservé 18 800 chambres de qualité à l'intérieur d'une fourchette tarifaire convenant aux représentants des médias. Le CIRTV / CPP se trouvera à un maximum de 30 km de la totalité de ces chambres et à un maximum de 8 km de 60 % d'entre elles. Grâce à cette proximité, les représentants des médias seront en mesure de rallier le CIRTV / CPP en un maximum de 30 minutes en empruntant le système de transport réservé à leur intention.

17.3

PLAN DE TRANSPORT DES MEDIAS

Le plan de transport des médias de Chicago 2016 offrira une desserte fréquente et facile du CIRTV / CPP, des lieux d'hébergement des médias, des sites de compétition et des sites d'entraînement. Le service régulier à l'intention des représentants des médias commencera 14 jours avant la cérémonie d'ouverture pour cesser 3 jours après la cérémonie de clôture. Le CHICOG fera appel à des solutions novatrices pour offrir une expérience positive aux journalistes de la presse écrite et de la télévision qui emprunteront ces transports. Pour fournir à tout moment aux voyageurs les informations nécessaires, le CHICOG intégrera au système de transport des technologies comme la messagerie textuelle, l'utilisation d'écrans vidéo affichant les horaires actualisés d'arrivée et de départ des navettes et la localisation par GPS.

LIAISON ENTRE LES AEROPORTS ET LES LIEUX D'HEBERGEMENT

Avant et immédiatement après les Jeux, toutes les 30 minutes des navettes relieront chaque site officiel d'hébergement des médias à l'aéroport ; les capacités seront renforcées pour les heures de pointe sur la base de l'affluence constatée et des tranches horaires où les vols seront les plus nombreux. Pendant les Jeux, la fréquence des liaisons avec les aéroports, tant pour les arrivées que pour les départs, sera portée à 60 minutes.

Chicago 2016 mettra en place des comptoirs de validation des accréditations dans les aéroports internationaux O'Hare et Midway, afin de faciliter l'arrivée à Chicago. En outre, un système de réservation en ligne permettra aux représentants des médias, avant de s'embarquer pour les Jeux, de planifier puis de confirmer leur transport à l'arrivée à Chicago.

En outre, Chicago 2016 s'est assuré la disponibilité de 7 000 lits dans des résidences universitaires qui constituent une option abordable pour les personnes qui ne descendront pas à l'hôtel (voir question 14.10). Ces bâtiments disposent de chambres individuelles avec salle de bain privative ou semi-privative dont le tarif est abordable et qui se trouvent à proximité du CIRTV / CPP. Il y sera assuré un service de restauration ainsi que d'autres prestations représentatives de l'hébergement hôtelier.

Tous les logements officiels des médias seront desservis par le système de transport des médias. Les médias auront aussi l'option de voyager gratuitement dans les transports en commun de Chicago, à condition de disposer d'une carte d'accréditation appropriée.

SERVICE ENTRE LES LIEUX D'HEBERGEMENT ET LE CIRTV / CPP

Les services de transport fonctionneront 24 heures sur 24, avec une fréquence de 10 minutes pour l'arrivée des navettes aux lieux d'hébergement officiel des médias et au CIRTV / CPP. Un service supplémentaire sera assuré pour chaque hôtel et pour chaque itinéraire, en fonction de l'heure de début des compétitions, de façon à faire face aux pointes de la demande en transport à destination du CIRTV / CPP.

SERVICE ENTRE LES LIEUX D'HEBERGEMENT ET LES SITES DE COMPETITION

A chaque fois qu'il ne sera pas judicieux de passer par le CIRTV / CPP pour relier les lieux d'hébergement et les sites, il sera assuré un service direct. Les navettes régulières des lieux d'hébergement vers les sites seront complétées par des véhicules supplémentaires en fonction de l'heure de début des compétitions et de l'horaire de fonctionnement des centres annexes des médias, sur les sites.

SERVICE DE TRANSPORT ENTRE LE CIRTV / CPP ET LES SITES DE COMPETITION

Tous les sites de compétition et d'entraînement seront desservis via le CIRTV / CPP. Le système de transport des médias commencera à fonctionner à destination et au départ de tous les sites de compétition trois heures avant le début des compétitions et s'arrêtera trois heures après la fin des épreuves.

SERVICE ENTRE LES SITES DE COMPETITION

Lorsqu'il sera judicieux d'établir une liaison directe entre des sites de compétition, le transport sera assuré en fonction des horaires des compétitions et de l'horaire de fonctionnement des centres des médias sur les sites. Le transport après les compétitions sera fonction de l'emplacement des lieux d'hébergement et des sites ainsi que des horaires des compétitions. Le service sera assuré comme indiqué ci-dessus.

17.2

MEDIA ACCOMMODATION

Chicago 2016's accommodation plan does not call for a media village. The high concentration of quality rooms near the Games center will satisfy the needs of all members of the broadcast and print media. Chicago 2016 has reserved 18,800 quality rooms at a range of price levels for members of the media. All of these rooms are 30 km or less from the IBC/MPC, and 60 percent are within 8 km. This proximity ensures that members of the media will reach the IBC/MPC via the media transport system in less than 30 minutes.

In addition, Chicago 2016 has secured 7,000 beds in university housing as a cost-effective alternative to hotel accommodations (see question 14.10). These facilities offer single rooms with private or semi-private bathrooms at affordable prices and are located in close proximity to the IBC/MPC. Food service and other amenities consistent with hotel lodging will be provided at these locations.

All official media accommodations will be served by the media transport system. As an alternative, members of the media with appropriate credentials will also travel free of charge on Chicago's public-transport system.

17.3

MEDIA TRANSPORT PLAN

Chicago 2016's media transport plan will provide frequent and convenient access to the IBC/MPC, media accommodations, competition venues and training sites. Scheduled service for members of the media will begin 14 days before the Opening Ceremony and continue until 3 days after the Closing Ceremony. CHICOG will use innovative solutions to enhance the transit experience of broadcast and print journalists. To keep travelers informed at all times, CHICOG will integrate technologies such as text messaging, video screens that display the latest schedules for shuttle arrivals and departures and GPS tracking into the transport system.

SERVICE BETWEEN AIRPORTS AND ACCOMMODATIONS

Prior to and immediately following the Games, airport shuttles will serve each official media accommodation every 30 minutes; supplemental service will be provided for peak times based on manifest information and peak flight schedules. During the Games, service to the airports, for both arrivals and departures, will occur every 60 minutes.

Chicago 2016 will establish accreditation validation counters at O'Hare and Midway international airports to facilitate entry into the city. In addition, an online travel reservation system will allow members of the media to arrange and confirm service prior to departing for the Games.

SERVICE BETWEEN ACCOMMODATIONS AND IBC/MPC

Transport services will operate 24 hours a day, with shuttle buses arriving at all official media accommodations and the IBC/MPC every ten minutes. Supplemental service will be allocated to each hotel and route in accordance with competition start times to handle peak demand for transport to the IBC/MPC.

SERVICE BETWEEN ACCOMMODATIONS AND COMPETITION VENUES

Whenever a transfer from accommodations through the IBC/MPC is not geographically reasonable, direct service to and from venues will be provided. Scheduled departure times from accommodations to venues will be augmented with additional vehicles in accordance with competition start times and the schedule of operations for venue-based media subcenters.

SERVICE BETWEEN THE IBC/MPC AND COMPETITION VENUES

All competition venues and training sites will be served through the IBC/MPC. The media transport system will provide service to and from all competition venues three hours before competitions begin until three hours after the conclusion of events.

SERVICE BETWEEN COMPETITION VENUES

Where a transport connection between competition venues is geographically reasonable, service will be provided based on competition schedules and the operations for venue-based media centers. Transport after the competition will be based on the location of accommodations and venues as well as competition schedules. Service will be provided as listed above.

17.4.a OPERATIONS DES MEDIAS : VUE D'ENSEMBLE
MEDIA OPERATIONS: OVERVIEW



Pour de plus amples détails sur l'hébergement, reportez-vous aux pages 50 à 69. Pour les détails des sites, reportez-vous au plan B, en deuxième de couverture.
For accommodations details, see pages 50–75. For venue details, refer to Map B on the inside front cover.

0 2 km

17.4.b OPERATIONS DES MEDIAS : VUE DETAILLEE
MEDIA OPERATIONS: DETAIL VIEW



Pour de plus amples détails sur l'hébergement, reportez-vous aux pages 50 à 69. Pour les détails des sites, reportez-vous au plan B, en deuxième de couverture.
For accommodations details, see pages 50–75. For venue details, refer to Map B on the inside front cover.

0 1 km

17.5

LEGISLATION DU TRAVAIL ET CONVENTIONS

Les représentants étrangers de la presse écrite et photographique, des diffuseurs et des services olympiques de radio-télévision (OBS) travaillant à Chicago pour les Jeux de 2016 bénéficieront de la même protection que celle dont jouissent les travailleurs américains au titre de la législation fédérale et locale du travail. Le gouvernement américain protège la liberté de la presse et n'impose aucune limite à l'information contenue dans la production des médias, ce qui leur permet de s'acquitter de la totalité de leurs responsabilités professionnelles. Pour de plus amples détails, se reporter au thème 5.

Les organisations des médias et les radiodiffuseurs travaillant à Chicago pour les Jeux de 2016 ne seront tenus de respecter les conventions collectives que s'ils sont partie à ces accords avec les syndicats. Les responsables des syndicats de Chicago ont donné l'assurance de leur soutien aux Jeux de 2016 et se sont engagés à faciliter le travail des services olympiques de radio-télévision (OBS).



Entrée principale du CIRTV / CPP depuis l'esplanade des transports.

The Main Street entrance to the IBC/MPC from the transport mall.

17.6

EXONERATION DES DROITS ET TAXES

Le travail des radiodiffuseurs et des services olympiques de radio-télévision (OBS) ne sera frappé d'aucune taxe spécifique. Il a été mis en place une exonération permanente de droits de douane afin de permettre

à certains groupes constitutifs des Jeux Olympiques et des Jeux Paralympiques d'importer des marchandises en franchise de droits. Cette exonération a été appliquée lors des Jeux Olympiques d'hiver de 2002 à Salt Lake City.

17.6

EXEMPTIONS FROM DUTIES AND TAXES

Neither broadcasters nor the OBO will be subject to specific taxes for broadcasting work. A permanent customs exemption has been implemented that allows for the duty-free importation of goods by identified

17.5

LABOR LAWS AND AGREEMENTS

Foreign written and photographic press, broadcasters and Olympic Broadcast System (OBS) workers operating in Chicago for the 2016 Games will be guaranteed the same protection that all domestic workers enjoy under U.S. federal and local labor and employment laws. The U.S. government protects the freedom of the press and does not restrict information or materials produced by the media, allowing them to fulfill all professional responsibilities. See Theme 5 for more details.

Media organizations and broadcasters operating in Chicago for the 2016 Games will be required to comply with union collective-bargaining agreements only if they are parties to such contracts with labor unions. The leaders of Chicago's labor unions have pledged their support for the 2016 Games and are committed to facilitating work for the OBS.

Olympic and Paralympic constituents. This exemption was in effect for the 2002 Olympic Winter Games in Salt Lake City.

TEMOIGNAGE DE RECONNAISSANCE

La candidature de Chicago 2016 aux Jeux Olympiques et aux Jeux Paralympiques a eu un pouvoir unificateur sur la ville que peu d’événements de son histoire avaient déjà engendré ; un rassemblement pour lequel les résidents de Chicago sont à jamais reconnaissants au CIO et au Mouvement olympique.

Ce projet olympique a motivé nos habitants à se rassembler et à imaginer un avenir meilleur pour tous. Il a poussé la ville à avoir l’ambition de ses rêves, une ambition nouvelle, à imaginer le plein potentiel du sport pour les générations à venir, à réfléchir à la meilleure façon dont Chicago pourrait incarner les idéaux de l’Amérique en accueillant le monde entier et en jetant des passerelles nouvelles pour tisser des liens d’amitié avec les habitants de la planète.

Si nombreux sont les habitants de la ville qui ont apporté leur soutien — en temps, talent et argent — qu’il est quasiment impossible de leur rendre un juste hommage à tous. Chicago 2016 aimerait saluer ceux qui ont fait leur la candidature de Chicago aux Jeux Olympiques. Ce sont les personnes, les entreprises, les fondations qui se sont engagées en exprimant leur foi dans l’aptitude du sport à rendre notre monde meilleur. C’est vers chacune d’elles également que va la gratitude de Chicago 2016.

AN EXPRESSION OF GRATITUDE

Chicago 2016’s bid for the Olympic and Paralympic Games has unified the city as few things have in its history — and for this the residents of Chicago will always be grateful to the IOC and the Olympic Movement.

The quest for the Games has inspired our residents to rise up collectively and imagine a better future for one and all. It has challenged the city to dream big in new ways, to envision the full potential of sport for generations to come, to think of how Chicago can best personify America’s ideals in welcoming the world and building new bridges of friendship with people everywhere.

So many within the community have supported this bid — with time, talent and finances — that it is almost impossible to recognize them all adequately. Chicago 2016 would like to honor those who made Chicago’s bid for the Games their bid. These are the individuals, companies and foundations who took a stand to express their belief in the power of sport to create a better world. Chicago 2016’s gratitude goes out to each of them as well.

CONSEIL D’ADMINISTRATION
BOARD OF DIRECTORS

Patrick G. Ryan, Chairman and CEO
Richard M. Daley, Honorary Chairman
Valerie B. Jarrett, Vice Chair
Michael J. Roberts, Vice Chair
Miles D. White, Vice Chair

Bob Berland
Robert (Bob) J. Ctvrtlik
Deborah L. DeHaas
Lori T. Healey

Linda Mastandrea
John W. Rogers, Jr.
William Scherr
Stephanie A. Streeter

DONATEURS ET CONTRIBUTEURS
DONORS AND CONTRIBUTORS

DONATEURS CO-PRESIDENTS
CO-CHAIR DONORS

3M Co.
A. Finkl & Sons Co.
AAR Corp.
Abbott
Accenture
AECOM
Alberto Culver Company
The Allstate Corporation
The Alter Group
Amsted Industries
AMX
Aon Corporation
ArcelorMittal USA
Archer Daniels Midland Company
Aspen Marketing
AT&T
Bank of America
Baxter International Inc.
BlueCross BlueShield of Illinois
The Boeing Company
Mary Jo and John M. Boler
David P. Bolger
Booz & Company
Boston Consulting Group
Brook Furniture Rental, Inc.
John and Kathleen Buck
John and Jacolyn Bucksbaum
Builders Association
Rosemarie and Dean L. Buntrock
CN
Rita and John Canning
CDW Corporation
The Chamberlain Group, Inc.
Charter One/RBS
Chicago Bears
Chicago Board Options Exchange
Clifford Law Offices
CME Group, Inc.
CNA
Communication Supply Corporation
Corn Products International Inc.
The Crown Family
Susan Crown and William Kunkler
Deloitte
Mr. and Mrs. Roger K. Deromedi
Dr. Scholl Foundation
Janet and Craig Duchossois
Ernst & Young LLP
Exelon Corporation
Fred Eychaner
Mr. and Mrs. W. James Farrell
Michael and Jacky Ferro
Foglia Family Foundation
Foley & Lardner LLP
Freeman

Holly and Bon French
Mr. and Mrs. Christopher B. Galvin
G-Bar Limited Partnership
Mr. and Mrs. James J. Glasser
Goldman Sachs & Co.
Jim Gordon, The Edgewater Funds
Sabrina and Antonio Gracias, Valor Equity Partners
David and Juli Grainger
Greenberg Traurig, LLP
Judson and Joyce Green
Ken and Anne Griffin
Grosvenor Capital Management, L.P.
GTCR Golder Rauner LLC
Guggenheim Partners
Harris Family Foundation
Harris/BMO Capital Markets
David G. Herro and Jay Franke
HFR Asset Management, LLC
HSBC North America Holdings Inc.
Huron Consulting Group
Illinois Tool Works Inc.
Innerworkings - ECHO - Media Bank
Mr. and Mrs. Verne G. Istock
Helmut Jahn
Jewel-Osco
Gregory K. Jones and Family
Mr. and Mrs. John W. Jordan II
JPMorgan Chase
Judd Enterprises, Inc.
Mr. and Mrs. Bryant Keil
Mr. and Mrs. Michael Keiser
Kirkland & Ellis, LLP
KPMG LLP
Kraft Foods Inc.
Fred A. Krehbiel
Laborers’ International Union
of North America, Chicago Area
Laborers — Employers Cooperation
and Education Trust
Lake Capital Management
LaSalle Bank
Lazard Ltd.
Lehman Bros.
The Louis Family
Mr. and Mrs. John W. Madigan
Madison Dearborn Partners
Magellan Development LLC
Mayer Brown LLP
MB Financial, Inc.
Mr. and Mrs. Robert C. McCormack
McDermott Will & Emery
McKinsey & Company
Medline Industries, Inc.
Merrill Lynch

Molex Incorporated
Morgan Stanley
Mr. and Mrs. Robert S. Morrison
Motorola Foundation
National City Bank
Navigant Consulting, Inc.
Navistar International Corporation
Newedge Financial Inc.
Northern Trust Corporation
Dick and Peggy Notebaert
Old Republic International Corporation
Mr. and Mrs. Robert L. Parkinson Jr.
Peer Pedersen
The Pepper Companies, Inc.
Kenneth G. Pigott
PotashCorp
PricewaterhouseCoopers
J.B. and M.K. Pritzker Family Foundation
Matthew Pritzker
Pritzker Realty Group
PrivateBancorp, Inc.
Mr. and Mrs. Philip J. Purcell
J. Christopher and Anne Reyes
Allegra Rich
Desiree Glapion Rogers
The Rooney Family
RR Donnelley
Mr. and Mrs. Patrick G. Ryan
Sara Lee Corporation
Schwarz Supply Source
Mr. and Mrs. Gordon Segal
Sidley Austin LLP
Skidmore, Owings & Merrill LLP
Smurfit-Stone Container Corporation
State Farm
Stepan Company
Sterling Partners
Takeda Pharmaceuticals
Tang Foundation
Trott Family Foundation
Fred L. Turner
UBS
United Airlines
UnitedHealthcare of Illinois
Unitrin, Inc.
USG Corporation
W.W. Grainger, Inc.
Walgreens
Walsh Construction Company
Mr. and Mrs. Reeve Byron Waud
William Blair & Company
Winston & Strawn LLP
Wm. Wrigley Jr. Company
Helen and Sam Zell

DONATEURS D'OR

GOLD DONORS

Ariel Investments	Frontenac Company	Oil-Dri Corporation of America
The Bobins Foundation	General Iron Industries, Inc.	Jerry and Barbara Pearlman
Allan E. Bulley, Jr.	Christina and Ron Gidwitz	Related Midwest
Chicago Regional Council of Carpenters	Chip and Liz Hardt	The Rise Group
Bryan and Christy Cressey	Mr. and Mrs. Joseph Levy	RoundTable Healthcare Partners
Kent and Liz Dauten	Mesirow Financial	The Staubach Company
Paul R. Davies	Midtown Tennis Club,	Marjorie and Louis Susman
DePaul University	Steven and Alan Schwartz	Ungaretti & Harris LLP
John A. Edwardson	Newt and Jo Minow	V3 Companies Ltd.
Equity Residential	National Association of Realtors	Christopher P. Valenti
Patti Eylar and Charles Gardner	Nuveen Investments	

DONATEURS D'ARGENT

SILVER DONORS

Allied Waste Services	Higgins Development Partners	Patten Industries, Inc.
American Digital Corporation	Hill & Knowlton, Inc.	Sheila Penrose and Ernest Mahaffey
Ardmore Associates, LLC	Holland & Knight LLP	Peoples Gas
Jeffrey S. Aronin	Hollister Incorporated	Perkins+Will
Azteca Foods, Inc.	INCISENT Technologies	Quaker Tropicana Gatorade (QTG),
Ben Wood Studio Shanghai/	Edgar Jannotta, Jr. and Erika Pearsall	a division of PepsiCo
Goettsch Partners	Jones Lang LaSalle	Mr. and Mrs. Michael J. Roberts
BP America Inc.	Katten Muchin Rosenman LLP	RSM McGladrey / McGladrey & Pullen LLP
Brunswick Corporation	Kenny Construction Company	Schiff Hardin LLP
Chico & Nunes, P.C.	Scott Kinth	William and Maria Smithburg
Continental Airport Express	Latham & Watkins LLP	Solomon Cordwell Buenz
Jim and Cate Denny	Alexander R. Lerner and Marianne R. Lerner	Spencer Stuart
Mr. and Mrs. William J. Devers, Jr.	Local 399, International	Mr. and Mrs. Neele E. Stearns, Jr.
Sue and Wes Dixon	Union of Operating Engineers	Liz Stiffel
DSC Logistics	McCormick Foundation	Strategic Hotels & Resorts
Edward Hines Lumber Co.	McDonough Associates Inc.	Donald and Vicky Strumillo
Evans Food Group	Ruthie and Alan McNally	Sun Times Media Group
The Facility Group, Inc.	Meade Electric Co.	Transwestern Investment Company
Fellowes, Inc.	Metropolitan Pier & Exposition Authority	Turner Construction Company
Franczek Radelet & Rose	Midas, Inc.	Walker Wilcox Matousek LLP
John S. Gates, Jr.	Middleby Corporation	Marilee and Richard Wehman
GATX	Northwestern University	Bob and Kay Welsh
GES Exposition Services	Ozinga Chicago RMC, Inc.	Westside Holdings
Granite Companies	Painters District Council #14	Willis Stein & Partners
Grant Thorton LLP	Patricia Hurley & Associates, Inc.	Linda and Ron Wolf
Jack and Sandra Guthman		

DONATEURS DE BRONZE

BRONZE DONORS

Mr. and Mrs. Hall Adams Jr.	Mr. and Mrs. Gary Goldberg	Prime Group Realty Trust
The Aethena Group LLC	HACIA	Primera Engineers, Ltd.
Associated Bank Chicago	Hartmarx Corporation	Protiviti
William C. Bartholomay	Hudson	Mr. and Mrs. Thomas J. Quinlan
Baker & McKenzie LLP	Hytran Inc.	Resolute Consulting
Bensinger, Dupont & Associates, Inc.	Illinois Institute of Technology	RIM Logistics, Ltd. and International
Bernardi Securities, Inc.	Infrastructure Engineers, Inc.	Packing & Crating, LLC
Blue Plate Catering	Invenergy LLC	Rokas International
Bombardier Transportation	InXpo, LLC	Roosevelt University
Builds for 2016	The John D. Catherine T. MacArthur	John W. Rutledge
Burson-Marsteller	Foundation	M.A. and Lila Self
CBS Channel 2	Johnson Publishing Company, Inc.	Skadden, Arps
Chicago Children's Museum	Joseph Freed and Associates LLC	SMG - Soldier Field
Chicago Federation of Labor, AFL-CIO	Stephen A. Kaplan and Alyce K. Sigler	Stahl Cowen Crowley Addis LLC
Chicago Rush Arena Football	Korn/Ferry International	Structured Development, LLC
Christy Webber Landscapes	Jennifer Kramer and Kevin Rooney	T.Y. Lin International
Michelle L. Collins	Leo Burnett USA, Inc.	Terrell Industries
Constellation New Energy	Leor Energy LP	Thornton Tomasetti, Inc.
Crain's Chicago Business	Lovells	Tigerman McCurry Architects, John Ronan
DeVry Inc.	Robert and Sandra Marjan	Architects, Johnson & Lee Architects,
Element 79	MB Real Estate	Studio/Gang/Architects
Energy BBDO	McKissack & McKissack Midwest, Inc.	Tishman Speyer
Entertainment Cruises	MillerCoors	TravelCLICK Inc.
EnTrust Capital, Inc.	Richard M. Morrow	University of Chicago
Epstein	Museum of Science and Industry	University of Illinois at Chicago
Field Holdings, Inc.	NBC5 - Telemundo Chicago	The Van Grinsven Family
Fields Auto Group	Nicor, Inc.	Vedder Price
Forest City Enterprise/	The Northridge Group, Inc.	Verizon Wireless
The Fogelson Companies	Ogilvy & Mather	W Hotels of Chicago
Fulcrum Asset Advisors and	Perkins Coie LLP	Washington, Pittman & McKeever, LLC
Draper and Kramer	Perrennial Strategy Group, LLC	Robert A. Wislow

CONTRIBUTEURS

CONTRIBUTORS

A. T. Kearney	Draper & Kramer, Inc.	Mesirow Financial Real Estate, Inc.
Abbott	Ernst & Young	Ogilvy
Accenture	Forum Studio, Inc.	Pricewaterhouse Coopers
Aon	Franczek Radelet & Rose	ProActive
Avenue Edit, Inc	Gameday Management Group	Protiviti
Baker Mckenzie	Goldman Sachs	S.B. Friedman & Company
Bell, Boyd & Lloyd LLP	Google	Sidley Austin
Booz Allen Hamilton	Hamilton Partners	Skidmore, Owings & Merrill
Boston Consulting Group	HDR	Sonnenschein Nath & Rosenthal LLP
Bovis Lend Lease	Hill & Knowlton	Starcom Worldwide Chicago
Bud Sport	Huron	Staubach Midwest LLC
Camp, Dresser, McKee	Jasculca Terman	Teamworks Media
Casio Communications/Clear Channel	Jones Lang LaSalle Americas, Inc.	The Bus Bank
CH2M Hill	Kirkland & Ellis	Top Ten
ComEd	KPMG	United Airlines
Deloitte	Latham & Watkins LLP	VOA
DLA Piper	Leo Burnett	VSA Partners
Downtown Partners	James McHugh Construction Company	Winston & Strawn
Draft FCB	McKinsey & Company	Xerox

Le rivage magnifique de Chicago constitue un cadre accueillant et débordant de vie pour les Jeux Olympiques et les Jeux Paralympiques de 2016.

Chicago's magnificent waterfront provides a vibrant and inviting setting for the 2016 Olympic and Paralympic Games.









IMPACT ENVIRONNEMENTAL

Le procédé de production de cet ouvrage a fait appel aux moyens les plus respectueux de l'environnement, afin de réduire au maximum son empreinte écologique. L'impression de l'ouvrage s'est faite avec des encres à base de soja ; la couverture et le texte ont été imprimés sur un support Mohawk Options recyclé à 100 %, certifié par le Forest Stewardship Council (FSC) et ayant fait appel à l'énergie éolienne pour sa transformation. Les encarts ont été imprimés sur un papier Neenah Clearfold Translucent certifié exempt de chlore ou d'acide par la FSC. Nous encourageons les utilisateurs, quand ils auront fini d'utiliser cet ouvrage, à le recycler ou à veiller à ce qu'il se décompose sans nuire à l'écosystème de notre planète.

ENVIRONMENTAL IMPACT

The production process for this book utilized the most environmentally sustainable means available to minimize its ecological footprint. The book was printed with soy-based inks, and the cover and text of the book were printed on Mohawk Options FSC Certified 100% post consumer waste, which is manufactured with wind power. After the book serves its intended purpose, we encourage users to recycle it or ensure that it decomposes without harming the earth's ecosystem.

	<p>MATIERES BRUTES (PAPIER/CONDITIONNEMENT)</p> <p>Papier : fibres réutilisées et recyclées pour la couverture et les pages intérieures, pas d'arbre nouveau, PH neutre. Conditionnement : contenu recyclé allant de 30 à 100 %.</p> <p>RAW MATERIALS (PAPER/PACKAGING)</p> <p><i>Paper: post consumer fiber for the cover and text stocks, no new trees, neutral ph. Packaging: recycled content ranges from 30 to 100%.</i></p>
	<p>MATIERES BRUTES (PAPIER/CONDITIONNEMENT)</p> <p>Le papier respecte les normes du Forest Stewardship Council (FSC) pour la gestion responsable des forêts et est certifié FSC.</p> <p>RAW MATERIALS (PAPER/PACKAGING)</p> <p><i>FSC-certified paper meets the highest standards of the Forest Stewardship Council.</i></p>
	<p>TRAITEMENT DU PAPIER</p> <p>Traitement du papier garanti sans chlore, absence de chlore ou d'hypochlorite dans la pâte à papier à 100 % reutilisée, certifiée par l'association des produits sans chlore.</p> <p>PAPER PROCESSING</p> <p><i>PCF (processed chlorine-free) certified paper: no chlorine or hypochlorite used in the 100% post consumer pulp, certified by the Chlorine-Free Products Association.</i></p>
	<p>PRODUCTION DU PAPIER</p> <p>Energie à 100 % renouvelable pour la production du papier.</p> <p>PAPER PRODUCTION</p> <p><i>100% renewable energy used in the production of the paper.</i></p>
	<p>IMPRESSION ET EXPEDITION</p> <p>Encre à base de soja dans la totalité du document.</p> <p>PRINTING AND SHIPPING</p> <p><i>Soy-based ink used throughout the document.</i></p>
	<p>UTILISATION</p> <p>Cet ouvrage peut être recyclé. Le conditionnement peut être réutilisé ou recyclé.</p> <p>POST-USE</p> <p><i>This book can be recycled; packaging can be reused or recycled.</i></p>

LEGENDE DES PLANS
MAP LEGEND

Utilisez cette légende pour consulter le plan B (deuxième de couverture), les plans de l'hébergement (p. 50 & 51, 58 & 59, 64 & 65, 72 à 75), les plans des transports (p. 102 à 107), les plans des technologie (p. 140 & 141) et les plans des opérations des médias (p. 158 & 159).
Refer to this legend when referencing Map B (inside front cover), Accommodation maps (p. 50 – 51, 58 – 59, 64 – 65, 72 – 75), Transport maps (p. 102 – 107), Technology maps (p. 140 – 141) and Media Operations maps (p. 158 – 159).

FAMILLE OLYMPIQUE
OLYMPIC FAMILY

- OV

Village olympique
Olympic Village
- IBC

CIRTV
IBC
- MPC

CPP
MPC
- OFH

Hôtel de la famille olympique
Olympic Family hotel
- A

Hôtel officiel des médias
Official media hotel
- B

Village olympique ouest
West Olympic Village
- C

Village olympique du Wisconsin
Wisconsin Olympic Village
- D

Club olympique
Olympic Club
- E

Village des sponsors
Sponsors village

LEGENDE GENERALE
GENERAL LEGEND

- 1 2*

Autoroute
Motorways
- 3*

Principales artères urbaines
Major urban arterials
- Routes existantes avec voies olympiques réservées
Existing roadways with dedicated Olympic Lanes
- Périmètre de sécurité du site de compétition
Competition venue security perimeter
- 4*

Réseau ferroviaire de banlieue
Suburban rail
- 5*

Métro, métro aérien, train léger
Subway, elevated and surface rail
- Station principale de métro / métro aérien
Key subway/elevated station
- Principales gares de banlieue
Key suburban rail station
- Station de métro / métro aérien
Subway/elevated station
- Gare de train de banlieue
Suburban rail station
- ORD

Aéroport international O'Hare
O'Hare International Airport
- MDW

Aéroport international Midway
Midway International Airport

- Site de festivités
Celebration site
- Existant (pas de constructions permanentes nécessaires)
Existing (no permanent works required)
- Existant (constructions permanentes nécessaires)
Existing (permanent works required)
- Prévu
Planned
- Supplémentaire
Additional

*Les numéros renvoient au tableau 15.6.1
*Numbers refer to Table 15.6.1

